Annamaria Baldussi
Patrizia Manduchi
Nicola Melis

LE MILLE E UNA STRADA

Viaggiare pellegrini nel mondo musulmano

Prefazione di
Claudio Lo Jacono

Il hajj *al tempo degli Ottomani*
di Nicola Melis

1. Il *hajj* tra innovazione e continuità

Introduzione

Gli Ottomani divennero amministratori del *hajj* nel 1517, allorché sconfissero e conquistarono il Sultanato mamelucco. Da allora, fino alla Prima Guerra Mondiale, essi continuarono ad esercitare la loro sovranità sulla regione dello Hijaz[1].

Per comprendere il fenomeno del *hajj* presso gli Ottomani è necessario tenere conto della funzione svolta in seno alla *umma* islamica dal pellegrinaggio anche in epoca pre-ottomana, risalendo fino ai suoi albori. Il *hajj*, infatti, è un Pilastro dell'Islam, atto obbligatorio comune a tutti i musulmani (almeno in via di principio) e, per ciò stesso, costituisce un forte fattore di coesione sociale e di continuità tra passato e presente. In questo senso, l'analisi del fenomeno può essere affrontata secondo una prospettiva di lungo periodo.

Un esempio emblematico di continuità tra periodo ottomano e le epoche precedenti, è rappresentato dall'attività edilizia a La Mecca su commissione sultanale, sicuro strumento per acquisire prestigio e legittimità. Fu una sorta di gara perenne a chi prevaleva sui predecessori dal punto di vista architettonico. Come avvenne per i sultani mamelucchi, il sultano Süleyman (1520-66) e la sua prediletta Hurrem finanziarono la costruzione di grandi fondazioni (*waqf*), i cui proventi erano destinati alle città de La Mecca e di Medina (*haramayn*). Altro esempio è rappresentato dalla tomba del Profeta a Medina, restaurata due volte dal sovrano mamelucco Qâ'it Bey (1468-96) e ricostruita completamente secoli dopo dal sultano ottomano Abdülmecit (1839-61).

1. Il *hajj* si svolse in maniera definitiva al di fuori della sovranità ottomana l'8 ottobre 1916. Tuttavia, la prima volta che l'amministrazione del Pellegrinaggio fu sottratta agli Ottomani fu nell'anno 1833, breve parentesi nell'ambito della guerra tra Wahhabiti e Ottomani.

Un'altra situazione in cui l'ideologia dell'Islam imperiale costituisce un indubbio fattore di continuità tra il presente ottomano e il passato (in questo caso si risale all'epoca degli Ayyubidi, 1169-1260) è rappresentato dalla tradizione di approvvigionare i Luoghi Santi con alimenti provenienti dall'Egitto, in particolare grano. Tali forniture erano destinate agli abitanti dei *haramayn*, alla dinastia sceriffale e ai pellegrini; nel corso dei secoli esse finirono per essere considerate un punto fermo per la legittimazione stessa della sovranità sultanale.

Al di là degli indubbi elementi di continuità, il presente saggio vuole affrontare una storia del *hajj* in epoca ottomana (limitatamente all'arco di tempo che va dalla fine del XV secolo alla seconda metà del XVII) secondo una chiave di lettura socio-politica, che evidenzi il carattere di novità di determinate istituzioni, per cui saranno inevitabilmente trascurati gli aspetti più propriamente religiosi, antropologici, economici ecc.

Già in passato, diversi autori hanno enfatizzato il fenomeno *hajj* dal punto di vista socio-politico piuttosto che religioso. Forse il più celebre e fortunato studio di questo tipo è opera della studiosa Suraiya Faroqhi[2]. In tale lavoro, l'autrice tedesca analizza le modalità attraverso le quali l'Impero ottomano fronteggiava i molteplici problemi concreti legati all'organizzazione e alla gestione materiale del *hajj*. Altresì, Faroqhi si concentra sulle svariate iniziative diplomatiche e politiche tese a consentire il mantenimento del controllo de La Mecca e di Medina.

La tesi che, invece, intendiamo qui sostenere e dimostrare è che a partire dal XV secolo il controllo del *hajj* diviene il principale obiettivo dello Stato ottomano e, più precisamente, del Sultano, al fine di legittimarsi quale sovrano di tutta la *umma* islamica, nel quadro di una ideologia di matrice giuridica tesa a dare al sovrano ottomano il ruolo di unico degno difensore dell'ortodossia islamica all'interno della *umma*. L'inizio del XV secolo, infatti, vede il nascere di una nuova dinastia sciita, i Safavidi, che avanza pretese di legittimità agli occhi dell'intero mondo musulmano. A questa pretesa, perciò, bisogna contrapporre una solida propaganda islamica di stampo sunnita.

Una volta conquistati i *haramayn* e consolidata la sovranità ottomana, il Sultano utilizzerà, specialmente nei secoli successivi, il titolo di servitore de La Mecca e di Medina (*khâdim al-haramayn*) come mezzo per avanzare delle pretese al titolo califfale.

Gli Ottomani e il hajj

Pochi mesi dopo[3] la conquista del Sultanato mamelucco[4], avvenuta a cavallo degli anni 1516-17, lo *sharîf* de La Mecca, Barakât, inviava al sultano ottomano

2. S. Faroqhi, *Herscher über Mekka. Die Geschichte der Pilgerfahrt*, Munich, Zurich: Artemis Winkler Verlag, 1990 (traduzione inglese considerevolmente rivista dall'autrice, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London 1994).

3. Era il 17 luglio del 1517.

4. Territorialmente, il Sultanato dei Mamelucchi era costituito dall'Egitto e dalla Siria

Yavuz Selim le chiavi dei due Luoghi Santi dichiarando così la sua sottomissione[5]. In tal modo lo Hijaz venne a dipendere dalla protezione di un Sultano lontano e sconosciuto che viveva in un luogo assai più remoto rispetto alle grandi capitali del passato, Damasco, Il Cairo e Baghdad.

La conquista del mondo arabo da parte di Selim fornì all'Impero ottomano nuove fonti di ricchezza, cereali e introiti fiscali dall'Egitto e dalla Siria, oro e schiavi dall'Africa centrale, ma anche un enorme prestigio di fronte al mondo musulmano, come guida dell'Impero musulmano. Nel contempo, per la prima volta gli ottomani estesero il loro dominio al cuore degli antichi califfati islamici. Le masse di burocrati e del clero musulmani, che rappresentavano le antiche tradizioni islamiche sia nel governo e nell'amministrazione che nelle questioni religiose, si integrarono nel sistema politico ottomano, conferendo a tali tradizioni un peso e un'importanza molto maggiori di quanto in precedenza non fosse possibile in un impero che, pur governato da ottomani e musulmani, sorse ancora essenzialmente in territori sottoposti per secoli all'autorità degli imperi cristiani, in particolare di quello bizantino. Si diede perciò maggior risalto alle più antiche tradizioni islamiche...[6].

Carovane improvvisate o, comunque, non completamente ufficiali si recavano nei *haramayn* dallo Yemen, dall'Iraq[7], dall'Africa passando per i porti sudanesi. Ma le carovane maggiormente tenute in considerazione dall'autorità centrale per il loro carattere ufficiale erano sempre quelle del Cairo e di Damasco. Tutti gli anni un funzionario sultanale proveniente dalla capitale ottomana giungeva a Damasco accompagnato da una schiera di alti dignitari di corte, spesso appartenenti alla cerchia familiare del sultano stesso. Essi portavano con sé la cosiddetta *sürre* (ar. *surra*), una sorta di tesoro in danaro e provviste da destinare agli abitanti delle due città proibite, finanziata in parte con i soldi dei *waqf* creati proprio con tale finalità.

Il concetto di *sürre* è anteriore all'epoca ottomana; tuttavia con gli Ottomani acquisisce un senso tecnico, preciso e definito, in seno alla struttura finanziaria e amministrativa di Stato. In particolare, designa una voce specifica nel bilancio programmatico annuale dello Stato: la spesa prevista per la carovana del *hajj*, comprensiva anche delle somme versate in favore della famiglia sceriffale residente a La Mecca, dei beduini come salvacondotto e della struttura religiosa operante nei *haramayn* (ma successivamente anche a Gerusalemme).

A Damasco gli alti dignitari erano attesi dalla carovana organizzata dal governatore e comandata, fino al XVII secolo, da un dignitario locale, definito per le sue funzioni comandante del *hajj* (*amîr al-hajj*). All'inizio del XVIII secolo, invece, fu

5. Barakât non si diresse personalmente al Cairo, ma preferì farsi rappresentare dal figlio minore Abû Numayy, anche perché poco tempo prima aveva fatto uccidere l'emiro ottomano Hüseyin al-Kurdî, comandante navale al servizio del sultano defunto Bayezit II.

6. Così Alessio Bombaci in A. Bombaci – S. J. Shaw, *L'Impero ottomano*, Utet, Torino 1980, pp. 383-384.

7. L'Iraq non era più il centro di eccellenza che era stato in passato per ciò che concerne le vie per il *hajj*. Già nel 1258, con la caduta degli Abbasidi ad opera dei Mongoli, l'importanza era diminuita, ma in particolare nel XVI secolo, con l'emergere della dinastia sciita dei Safavidi e la contestuale conquista delle terre arabe da parte degli Ottomani, la via per il Pellegrinaggio dall'Iraq fu parzialmente interrotta.

introdotta la consuetudine di far condurre la carovana del *hajj* direttamente dal governatore di Damasco. Una prima cannonata segnalava l'inizio della spedizione annuale, mentre la seconda indicava che la carovana si stava mettendo in marcia.

La carovana di Damasco portava con sé il cosiddetto *mahmal*, termine tradizionalmente tradotto "palanchino" che indica una struttura con un'intelaiatura di legno e un tessuto ricamato, su cui si montava una bandiera simile a quella del Profeta Muhammad. Il *mahmal* aveva un significato profondamente simbolico, in quanto indicava un ruolo di rilievo nella conduzione della carovana del *hajj* e la sovranità ottomana sulle terre coinvolte nella spedizione (Siria, Egitto e Hijaz).

L'altra carovana ufficiale per il *hajj* era quella cairota: anch'essa era caratterizzata dalla presenza di un dignitario locale, normalmente un *bey*[8], che comandava la spedizione, e di un altro "palanchino", oltre ad un velo (*kiswa*) che sarebbe stato posto come nuova copertura della *ka'ba*.

Il percorso seguito dalla carovana egiziana attraversava la Penisola del Sinai e la parte occidentale dell'Arabia, fino all'arrivo a La Mecca. Come la carovana damascena, anche quella cairota doveva far fronte agli attacchi e alle pretese dei beduini, ai quali si doveva pagare un certo prezzo per evitare conseguenze gravi. Quando capitava che venisse a mancare la quota pecuniaria stabilita per moderare i comportamenti aggressivi dei beduini, questi quasi certamente avrebbero attaccato la carovana provocando spesso morte e distruzione.

In teoria, il *hajj* deve essere eseguito da tutti i musulmani, ma nella pratica è sempre stato effettuato solo da chi ha le risorse finanziarie per potervi fare fronte. In epoca precontemporanea, compreso il periodo ottomano, non era un compito facile da portare a termine, tanto che richiedeva importanti sacrifici finanziari anche ai fedeli benestanti. I musulmani non muniti di grandi risorse già dalla partenza, dopo il *hajj* si ritrovavano spesso in uno stato di miseria assoluta. Con gli Ottomani, comunque, per ovvie ragioni, cominciò a risultare più semplice per i musulmani provenienti dalle terre anatoliche e da quelle balcaniche (Rumelia) adempiere all'obbligo rituale.

Il percorso favorito era quello passante per Damasco, poiché la città era ben collegata alla capitale imperiale da una importante via terrestre facilmente controllabile dalle autorità centrali. Infatti, lungo il percorso vi era un certo numero di punti di sosta in quanto, nel quadro del loro compito di servitori dei *haramayn*, i sultani ottomani avevano previsto una rete di fortezze e guarnigioni che fungevano da tappa per la carovana.

Si partiva da Üsküdar, che all'epoca era un centro urbano autonomo rispetto ad Istanbul. Dopo aver attraversato in traghetto il Mar di Marmara, si passava per le città di Izmit, Eskišehir e Akšehir, fino a giungere a Konya, ultimo grande centro prima delle montagne del Tauro e dell'arida steppa anatolica. La carovana fa-

8. Nell'amministrazione ottomana la figura del *bey* è presente in diverse realtà. Nell' Egitto ottomano, tuttavia, assume caratteristiche proprie e la sua funzione non è sempre facilmente definibile, cfr. P.M. Holt, *Egypt and Fertile Crescent: A Political History*, Cornell Univ. Press Ithaca, N Y. 1969, p. 23.

ceva una sosta nella città di Adana, passava per Antakya, Hamâ e Hims, prima di rimettersi in cammino fino a Damasco, ove si riuniva alla tradizionale carovana siriana.

Come abbiamo già accennato, sotto gli Ottomani la terza carovana, proveniente da Basra e da Baghdâd, ebbe vita difficile; infatti il conflitto con i Safavidi, cominciato all'inizio del XVI secolo, fece chiudere le frontiere tra i due imperi, impedendo agli sciiti di Persia il normale svolgimento del *hajj*. Essi, perciò, privilegiarono spesso le *ziyaret* (pellegrinaggi locali), come, per esempio, quella a Mashhad, luogo in cui è sepolto Riza, uno dei dodici *imâm*[9]. Quei sudditi dei Safavidi che, comunque, si avventuravano nell'impresa del *hajj*, spesse volte, piuttosto che passare per Basra, preferivano attraversare la Mesopotamia, fino ad arrivare ad Aleppo e, di qui, unirsi ai pellegrini diretti verso la carovana di Damasco. Capitava, non di rado, che gli sciiti di Persia giungessero troppo tardi all'appuntamento con la carovana siriana e che, perciò, soggiornassero a Damasco fino all'anno seguente, per avere la certezza di potersi aggregare alla carovana del *hajj* successivo.

Oltre alle carovane ufficiali esisteva una serie di carovane autonome formate da un certo numero di musulmani che compivano il viaggio verso La Mecca per conto proprio, come ad esempio facevano i maghrebini. Costoro si imbarcavano su navi principalmente cristiane, che nel XVI secolo erano in prevalenza veneziane, nei secoli precedenti erano state anche genovesi e pisane, mentre dal XVII secolo soprattutto inglesi e francesi. Dopo essere giunti ad Alessandria i pellegrini avevano due opzioni: unirsi alla carovana ufficiale che partiva dal Cairo per La Mecca o proseguire con le carovane autonome, non ufficiali.

2. Le fonti per lo studio del *hajj*

Gli Archivi ottomani

Il mondo ottomano, rispetto al passato, ci fornisce un'abbondante messe di testimonianze d'archivio, quanto mai preziose per lo studio delle pratiche del *hajj*. Per esempio, è possibile ricostruire le attività dello Stato e le responsabilità del sultano, che sono assai spesso discusse nelle fonti ufficiali ottomane. Tuttavia, tali fonti sono carenti di dati sul numero dei partecipanti al *hajj*.

Gli archivi ottomani si distinguono per la loro complessità e ricchezza (oltre cento milioni di documenti), fatto questo che li rende unici in tutto il mondo musulmano del passato[10]. Non ci sembra ozioso, perciò, fornire un quadro più preciso della loro struttura e della loro storia, al fine di fornire un'indicazione e un eventuale incentivo per ricerche future.

9. C. Melville, *The Pilgrimage to Mashhad in 1601*, in C. Melville (ed. by), *Safavid Persia*, I.B. Tauris, London-N.Y. 1996, pp. 215-217.

10. A. Çetin, *Başbakanlık Arşivi Kılavuzu*, TTK, Istanbul 1979.

In diverse circostanze gli Archivi hanno subito un'opera di sistemazione e riordino. Nel 1846, per la prima volta seguendo principi che si potrebbero definire moderni, il Gran vizir Mehmet Pascià ordinò al famoso architetto Gaspare Fossati la costruzione di un edificio apposito[11]. È così riunita e ordinata nel nuovo spazio una massa notevole di documenti, conservata all'interno di buste e pacchi e sistemati dal personale addetto alle funzioni archivistiche.

Nel 1911 la neonata Società di Storia Ottomana (*Târîh 'Othmânî Encümeni*) procede al riordino e alla pubblicazione dei documenti conservati nell'Archivio di Stato (*Bašbakanlık Aršivi – Osmanlı Aršivi*). Anche nel periodo repubblicano, dopo un iniziale periodo di stasi, si riconobbe l'importanza di tali Archivi e si diede ampio spazio al lavoro di risistemazione.

In linea di massima, si possono dividere i documenti presenti negli Archivi in due principali categorie: *evrak* (carteggi, lettere, ordini, decreti, ecc.) e *defter* (registri). La maggior parte di questi documenti non è ancora stata studiata e catalogata in maniera definitiva, ma l'opera di sistemazione prosegue senza sosta. Le serie di registri (*defterler*) sono diverse e svariate. A seguire una loro breve descrizione:

– *Mühimme Defterleri* – MD (Registri degli Affari Importanti[12]): si tratta indubbiamente della serie di registri più importante e più consultata dagli studiosi. Essa è conservata nell'Archivio di Stato di Istanbul e copre il vasto intervallo compreso tra il 1553-54 e il 1905, anche se vanno segnalate alcune lacune (periodi 1554-59 e 1561-64). I registri sono disposti in 263 volumi e rappresentano la testimonianza delle decisioni prese durante le sedute settimanali del *Divan*, di cui seguono parzialmente l'ordine cronologico.

Il loro contenuto è, per ciò stesso, assai vario e si può affermare che abbracci tutte le principali attività dell'Impero: politica interna, politica estera, processi discussi in seno al *Divan*, materie fiscali, economiche e religiose.

Per ciò che concerne lo studio del *hajj* in particolare, i MD rivestono una particolare importanza per la presenza – tra le altre informazioni – di dati di carattere quantitativo[13].

11. Per approfondimenti sulla vita e l'opera di Gaspare Fossati, cfr. I. Palumbo Fossati, *Gaspare Fossati, precursore e punto di riferimento degli architetti italiani ad Istanbul,* in "Atti del convegno. Architettura e architetti italiani ad Istanbul tra il XIX e il XX secolo, Istanbul 27-28 novembre 1995", Istituto Italiano di Cultura di Istanbul, Istanbul 1995, pp .61-70.

12. Una descrizione di questa categoria di registri si trova in Çetin, *op. cit.*, pp. 85-110 e nel classicisimo U. Heyd, *Ottoman Documents on Palestine, 1552-1615. A Study on the Firman according to the Mühimme Defteri*, Clarendon, Oxford 1999.

13. Si tenga presente, inoltre, che l'Archivio di Stato (precisamente dal T.C. Bašbakanlık Devlet Aršivleri Genel Müdürluğü, Osmanlı Aršivi Daire Baškanlığı) sta procedendo alla pubblicazione in facsimile di alcuni documenti. In particolare sono state pubblicate le seguenti serie di MD: *3 Numaralı Mühimme Defteri (966-968/1558-1560)*, Yayın Nu: 12 Ankara 1993; *Numaralı Mühimme Defteri (972/1564-1565)*, Yayın Nu: 28 Ankara 1995; *12 Numaralı Mühimme Defteri (978-979/1570-1572)*, Yayın Nu: 33 Ankara 1996; [*Dîvan-ı Hümâyûn Sicilleri Dizisi: V*] *7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/1567-1569)*, Yayın Nu: 37 Ankara 1997. A questi MD aggiungiamo M. Tulum (a cura di), *Mühimme Defteri 90 (1056/1646-47)*, Türk Dünyası Araštırmaları Vakfı, Istanbul 1993.

È possibile trovare, all'interno dei MD, la copia di uno specifico decreto (*firman*, *berat*, ecc.) o di altra documentazione, che, però, non è segnata negli indici. Secondo Uriel Heyd, vi sono più di 150.000 decreti, se non addirittura 200.000.

I più antichi MD, ad ogni modo, non sono conservati nell'Archivio di Stato, ma nell'Archivio del Topkapı Sarayı, il celebre Palazzo del Sultano, dotato di una ricca biblioteca. Qui sono stati ritrovati importanti documenti sull'area meridionale dell'impero Ottomano, già oggetto di pubblicazioni[14].

– *Ruus Defterleri* – RD: il contenuto di questi registri è di natura essenzialmente amministrativa e fornisce informazioni di carattere minuto, relative ad appuntamenti, ricompense, ecc. per il periodo 1547-1908[15].

– *Tapu Tahrir Defterleri* – TTD (Registri del Catasto): si tratta di una delle serie di registri più consultate dagli specialisti, in quanto contiene materiale di natura amministrativa, prevalentemente relativo al rilevamento delle terre e delle popolazioni dell'impero. Essi forniscono notizie sulle riunioni, sui premi, sulle nomine ecc., e coprono, in maniera più o meno continua, il periodo dal 1547 al 1908, anche se il periodo di maggiore continuità è compreso tra i secoli XV e XVI. Il più antico TTD riguarda alcuni *timar* di un *sancak* albanese e risale al 1431.

In origine i TTD erano collocati nell'Archivio dei Registri (*defterhâne*) presso la Moschea di Sultanahmet, ad Istanbul, e solo successivamente, allorché si decise di attuare la riforma archivistica, essi confluirono nell'Archivio di Stato[16]. Attualmente i TTD disponibili sono 1.150 circa e si suddividono, a loro volta, in tre categorie diverse, la più interessante delle quali per lo studio del *hajj* è – con tutta probabilità – quella dei *mufassal*. I *defter-i mufassal* hanno anche la caratteristica di dedicare spesso le prime pagine al testo di un *kanunname* di carattere fiscale.

– *Maliye Defterleri* – MAD (Registri delle Finanze): sono i registri relativi alle spese del Tesoro, all'amministrazione finanziaria dell'impero. Essi si suddividono, a loro volta, in numerose sottoserie e comprendono anche svariati carteggi di contabilità e di minute del Dipartimento del *bašmuhasebe* (direttore del servizio contabile) per il periodo 1500-1800, degli arsenali, delle dogane, ecc., tutti caratterizzati dalla difficoltà nella consultazione, a causa di indici avari di informazioni.

Altre fonti

Ma le vicende e gli ambienti che caratterizzano l'amministrazione ottomana del *hajj* possono essere studiate anche attraverso un folto numero di resoconti di

14. Autori ne sono stati gli storici turchi Özbaran, Orhonlu e Kurtoğlu, i francesi Lesure e Bacqué-Grammont (vedi riferimenti bibliografici).

15. Approfondimenti in N. Göyunç, *XVI. Yüzyılda Ruus ve Önemi*, in "Tarih Dergisi", 17-22 (1967), pp. 17-34.

16. B. Lewis, *The Ottoman Archives as a Source for the History of the European History. Report on current Research*, in *Journal of the Royal Asiatic Society*, (1951): 139-155.

viaggio e relazioni di vario tipo. Trattandosi di un tipo di fonte letteraria, è necessario adottare tutta una serie di precauzioni di carattere metodologico. In primo luogo, il testo deve passare al vaglio di una approfondita analisi critico-filologica. Spesso l'autore di una relazione di viaggio, infatti, afferma di essere stato in luoghi che in realtà non ha mai visitato. In tal caso, dunque, l'attendibilità del relatore è evidentemente dubbia (ma non necessariamente nulla).

Un altro indiscutibile limite di simili fonti è rappresentato dal fatto che gli autori sono in larga parte occidentali e, per ciò stesso, spesso ignorano la cultura e la storia dei territori e dei popoli che si apprestano a descrivere ed osservare. Tuttavia, tale limite è facilmente superabile attuando un accurato e approfondito confronto con le fonti ottomane. Tra i numerosissimi autori di relazioni di questo tipo citiamo in primo luogo tre eruditi ottomani, ognuno dei quali rappresenta una diversa categoria appartenente alla *élite* dominante, quella degli *asker*. Il più celebre di questi è senza dubbio l'intellettuale di corte Evliya Çelebi.

Evliya Çelebi visse nel XVII secolo ed è noto principalmente per essere l'autore di una monumentale opera in diversi volumi dal titolo *Seyahâtnâme* (lett. "Il libro dei viaggi"). L'importanza dell'opera non è certamente sconosciuta agli studiosi che ne hanno giustamente rilevato la rilevanza letteraria e, per certi versi, storica[17]. L'ultimo volume dell'opera è interamente dedicato al *hajj*. Ma tutta l'opera, a dire dello stesso Evliya, è caratterizzata da pellegrinaggi (*ziyaret*) presso santuari e mausolei intitolati a uomini pii dell'Islam di cui egli fornisce una descrizione minuziosa e dettagliata. La caratteristica principale del volume sul *hajj* consiste, in maniera non dissimile da altri resoconti di viaggio del passato e successivi a questo, nella funzione di guida per il musulmano sulla via del pellegrinaggio. Il *hajj* di Evliya è caratterizzato dai problemi provocati dalle popolazioni locali che per tutto il corso del secolo tentarono di contrapporsi alla sovranità ottomana e dal maltempo che proprio in quell'anno si abbatte sulla via del *hajj*. È il 1672 e siamo in piena epoca dei Köprülü[18].

Altro insigne personaggio, autore anch'egli di un'opera sul compimento del *hajj* è il poeta di corte Yusuf Nabi (1642-1712)[19]. Egli è un prolifico compositore di opere varie nel genere e nello stile. La sua relazione di viaggio è intitolata *Tuhfetü'l-haremeyn* (lett., "Il dono dei due Luoghi proibiti") ed è considerata «la

17. La letteratura su Evliya Çelebi e sul suo resoconto di viaggio è sterminata. Citiamo qui, a titolo puramente indicativo, i seguenti titoli e le relative bibliografie B. Cavit, lemma in "Islam Ansiklopedisi"; A. Bombaci, *La letteratura turca*, ed. aggiornata, Sansoni-Accademia, Firenze-Milano 1969, e i diversi lavori che Dankoff ha dedicato al viaggiatore (v. bibliografia).

18. Nella storiografia ottomana si designa in tal modo il periodo 1656-1683 in cui occupano il gran visirato diversi esponenti della famiglia dei Kõprülü.

19. Recentemente uno studioso turco dell'Università di Kırıkkale, Menderes Coskun, ha discussot una tesi dottorale all'Università di Durham, in Gran Bretagna, con la traduzione e l'edizione critica del resoconto di viaggio di Nabi, cfr. Menderes Coskun (ed. by), *Ottoman Pilgrimage Narratives and Nabi's Tuhfetü'l-haremeyn*, Tesi inedita dell'Università di Durham, 1999.

narrazione di pellegrinaggio più letteraria e celebrata»[20]. Pur essendo scritta in prosa artistica (*insa*), l'opera contiene informazioni e dati di carattere sociologico, storico geografico e autobiografico[21]. Inoltre, Nabi decide di arrivare nello Hijaz passando per l'Egitto e non per la più usuale via di Damasco, utilizzata da chi proviene dall'Anatolia. L'opera di Nabi risulta importante anche per le notizie e le descrizioni che fornisce delle principali città arabe (Aleppo, Damasco, Il Cairo ecc.).

Il terzo autore di resoconto del *hajj* che presentiamo è anche quella di maggiore interesse per la sua forte caratterizzazione islamica: si tratta di 'Abd al-Ghânî al-Nâbulusî personaggio nato a Damasco nel 1641 in una famiglia di eruditi. Suo padre, Ismâ'îl 'Abd al-Ghânî, era un giurista di orientamento hanafita e autore di opere letterarie. 'Abd al-Ghânî si dimostrò talmente dotato negli studi da poter insegnare ed emettere opinioni legali (*fatwà*) appena ventenne. Per il discorso che qui interessa, egli è autore di una *rihla* in Siria, Egitto e Hijaz. 'Abd al-Ghânî rappresenta in ambito ottomano uno dei massimi esponenti di quella corrente che riuscì a fondere armoniosamente il *fiqh* con il sufismo[22].

In questa rapida carrellata di viaggiatori nello Hijaz non poteva mancare la citazione di qualche viaggiatore europeo[23]. Per il periodo preso in esame la prolificità di narrative di viaggio verso lo Hijaz non è copiosa come sarà a partire dal secolo successivo. Tuttavia, non mancano gli esempi di un certo interesse, come il testo anonimo composto tra il 1574 e 1595 in cui si legge una descrizione assai verosimile de La Mecca e di Medina.

Altro autore è Vincent Le Blanc che nell'agosto del 1568 si ritrovò a La Mecca e a Medina nel corso di un viaggio che lo avrebbe condotto in diversi punti del mondo. A dire il vero, la sua opera (dal titolo *Les voyages fameux du sieur Vincent le Blanc Marseillois, qu'il a faits depuis l'age de douze ans iusques à soixante aux quatre parties du monde...*, pubblicata a Parigi nel 1648), ad un attento vaglio crititco, rivela la presenza di interi passaggi che, piuttosto che al genere della narrativa di viaggio, sembrano più riconducibili alla letteratura del fantastico. Come sostiene lo studioso Stephane Yerasimos "il est très difficile de déméler la part du réel et du fantastique dans le récit".

3. L'ideologia ottomana e il *hajj*

Il sultano, gazi *e* khâdim al-haramayn

Lo Stato ottomano nasce nel 1299 come un emirato di frontiera, sintesi di elementi turchi, islamici e mediorientali, frutto dell'evoluzione politica e sociale dei

20. M. Coskun, *The most literary Ottoman pilgrimage narrative: Nabi's Tuhfetü'l-Haremeyn*, in *Turcica*, 32 (2000), pp.363-388.

21. *Ibidem*, p. 363.

22. Cfr., per esempio i recenti lavori di Samuela Pagani.

23. Cfr. S. Yerasimos, *Les voyageurs dans l'Empire Ottoman (XIVe-XVIe siècles*, TTK, Ankara 1991, pp. 311-312.

secoli XIII-XIV. Il piccolo emirato ottomano faceva parte del sistema di marche creato dai Selgiuchidi di Rûm nelle frontiere del loro impero.

L'esercito della singola marca poteva essere rinforzato, su decisione del Sultano selgiuchide, da tribù turcomanne nomadi o seminomadi sotto la direzione dei loro capi, comandati a loro volta da un eminente personaggio investito dal sultano.

L'islam dei primi ottomani è conseguenza di una conversione volontaria e, perciò, manca totalmente di segni di costrizione. Mistici e uomini di fede si spingevano, ormai da secoli, fino all'Asia centrale per compiere un'opera di conversione delle popolazioni nomadi che transitavano nell'area. Si trattava di un islam libero da quei cavilli giuridici o teologici che caratterizzano spesso l'islam urbano delle aree storiche. L'islam dei primi Ottomani è, quindi, un islam venato di zelo religioso, semplice, aggressivo, genuinamente pio. Il ruolo dei *'ulamâ'* esiste, ma non è ancora determinante. Prevalgono, invece, i mistici guerrieri, i dervisci erranti, ecc., uomini di una fede poco istituzionalizzata.

Le prime testimonianze di quell'epoca sono tarde, poiché inizialmente tramandate solo per via orale. Risalgono, infatti, essenzialmente al XV secolo. Con il passare dei decenni assistiamo ad un processo di istituzionalizzazione dell'islam, con una sempre maggiore influenza dei *'ulamâ'*. Il sultano, combattente della fede, visto come un eroe nella letteratura epica popolare, è ora sostituito dal *mujâhid* della letteratura giuridica di stampo sunnita hanafita.

Proprio il concetto di *jihâd* diviene una delle colonne portanti, se non la principale, dell'ideologia ottomana, tutta tesa alla giustificazione e alla glorificazione dell'ordine socio-politico.

Alle soglie del XVI secolo, gli ambienti intellettuali di corte raffigurano i rappresentanti della dinastia ottomana come i più eminenti e degni *mujâhid*, secondi soltanto al Profeta Muhammad e ai califfi Ben Guidati in questa qualifica. È il *jihâd* che conferisce agli Ottomani il diritto di estendere la propria sovranità su tutto il territorio mondiale.

In questa ottica, la conquista di Costantinopoli, avvenuta nel maggio del 1453, fu vista dai contemporanei del mondo musulmano come un riconoscimento e una investitura definitiva di questo ruolo supremo all'interno della *umma*. Dopo il passaggio di consegne del potere dai Selgiuchidi agli Ottomani nell'Anatolia occidentale, i sultani di Edirne divennero i realizzatori di un progetto che fino a quel momento era sembrato rinviato al giorno del giudizio: la conquista dell'odiata capitale dei nemici bizantini.

Tuttavia, il ruolo di supremi condottieri del *jihâd* di per sé non poteva costituire un elemento sufficiente per rendere lo stato ottomano l'entità politica guida per tutti i musulmani ed esso restava relegato a potenza regionale del Mediterraneo orientale.

Guida e capo di tutta la *umma* erano stati in passato il Profeta, i Ben Guidati, gli Umayyadi e, infine, gli Abbasidi. Ma dopo l'uccisione dell'ultimo califfo abbaside, avvenuta a Baghdad nel 1258 ad opera dei Mongoli, nessun sovrano era riusci-

to ad essere la suprema guida dei musulmani. Neanche il califfo fantoccio nelle mani dei Mamelucchi del Cairo, erede degli unici superstiti abbasidi del massacro mongolo, era riuscito ad ottenere un simile riconoscimento, nonostante le autorità mamelucche tentassero, di tanto in tanto, di imporne la figura e numerosi sovrani locali si rivolgessero a lui per ottenere un'investitura formale.

Il passo successivo per divenire una potenza internazionale sarebbe stata la conquista dei territori dell'altra grande controparte regionale che vantava allora la supremazia politica islamica: il Sultanato mamelucco, appunto.

I Mamelucchi, infatti, oltre a custodire l'erede degli Abbasidi, possedevano da oltre due secoli (1250-1517) le chiavi della *ka'ba*, simbolo di dominio delle due aree proibite de La Mecca e di Medina.

Per divenire l'indiscussa potenza mondiale a capo del mondo musulmano, l'Impero ottomano mirava a scalzare i Mamelucchi dal loro tradizionale ruolo di "servitori dei due Luoghi proibiti".

Come risulta da alcune epigrafi, il titolo di *khâdim*[24] *al-haramayn* fu impiegato la prima volta dal celebre Salâh al-Dîn (1169-1193) in probabile contrapposizione al califfo fatimide al-Nâsir. Successivamente, furono i Mamelucchi a farne uso in maniera discontinua. Così, per citare un esempio, vediamo che i sultani Baybars (1260-77), Qalâwûn (1280-90), al-Ashraf Khalîl (1290-93), Qâ'it Bây (1468-96) utilizzano in diverse occasioni il titolo o sue varianti.

Lo storico ottomano Aşıkpašazade descrive il mutamento della situazione politica dell'area vicino orientale allorché il sultano ottomano modifica l'appellativo con cui si rivolge al sultano mamelucco: inizialmente quest'ultimo è definito ossequiosamente "sultan-ı haramayn babam" (lett. "padre mio, sultano dei due Luoghi proibiti"), successivamente diviene, con minor deferenza, "kardešim Mısır sultanı" (lett. "fratello mio, sultano d'Egitto")[25].

Allorché l'esercito ottomano, guidato da Selim in persona, conquista il Sultanato mamelucco, le diverse autorità religiose delle terre arabe si impegnano solennemente a riconoscere il nuovo sovrano. Tra costoro vi è anche lo *sharîf al-Makka*: la dinastia dei Banû Hâshim non si oppone ai nuovi conquistatori.

Il pellegrinaggio, da quel momento, divenne l'occasione per riaffermare ogni anno solennemente e pubblicamente la sovranità ottomana nell'epicentro del mondo musulmano. Lo *sharîf al-Makka* avrebbe goduto di una grande autonomia ma il suo potere sarebbe stato bilanciato dalla nomina di un governatore ottomano di stanza a Gedda. L'unica eccezione a quanto detto è una parentesi durante le guerre con i Wahhabiti, avvenute nel XIX secolo.

In termini generali, il *jihâd* e il *hajj* rientrano nella categoria degli atti obbligatori (*fard*). Tuttavia, il primo è un obbligo collettivo (*al-kifâya*), mentre il secondo è individuale (*al- 'ayn*). Le implicazioni giuridiche di tale differenza consistono nel

24. La radice araba KH-D-M indica proprio l'atto di prestare un servizio, di custodire o di servire.

25. S. Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatıh Sultan Mehmet'in Siyası ve Askeri Faaliyeti*, TTK, Ankara 1985^2, p. 338.

fatto che il musulmano che dovesse trovarsi di fronte alla scelta tra l'esecuzione del *jihâd* o del *hajj*, dovrebbe in prima istanza optare per il secondo: l'obbligo del *jihâd* non può in alcun modo essere un impedimento per l'esecuzione dell'obbligo del *hajj*[26]. L'eccezione sussisterebbe esclusivamente nel caso in cui si tema per l'incolumità dei pellegrini o della comunità in generale, nel preciso momento in cui si sta partendo per il *hajj*. In tal caso, infatti, il musulmano dovrebbe immediatamente mettersi a disposizione dell'autorità per contrapporsi alla causa del pericolo.

Nello specifico della storia ottomana e, più in particolare, della figura del sultano, conformemente all'ideologia ottomana che vede i membri della dinastia come i più degni tra i *gazi*, l'obbligo del *jihâd*, nella sua forma militare giuridicamente disciplinata, fu adempiuto con costanza dal sultano in persona, almeno fino all'epoca di Selim II (1566-74)[27].

Come già previsto dai giuristi delle epoche precedenti, per i massimi rappresentanti dell'autorità politica, in primo luogo califfi, vizir e sultani, l'esecuzione del *jihâd* è un obbligo individuale (*fard al-'ayn*), salvo le specifiche situazioni ostative. Al contrario, per le medesime autorità, l'obbligo del *hajj* diviene collettivo (*fard al-kifâya*), o meglio deve essere delegato ad un rappresentante, normalmente inserito nella cerchia dinastica, il quale esegue il *hajj* per sé e per conto del sultano.

Con la conquista del titolo di *khâdim al-haramayn*, il sultano si obbliga individualmente anche a rendere sicuri la vita, i beni e i percorsi dei musulmani diretti a La Mecca per l'espletamento del loro dovere rituale. L'obbligo specifico discende anche da un obbligo più generale che ricade sul sovrano: assicurare la difesa della comunità da ogni sorta di pericolo, in particolare rispetto alle vite, alla proprietà e al decoro di tutti i fedeli. Il sultano ottomano, *gazi* per eccellenza, svolge il *jihâd* anche assicurando l'integrità dei diritti pubblici, o "obbligazioni di Dio" (*huqûq Allâh*) e l'eventuale punizione di colui che dovesse violarli, con pena *hadd*[28] e con la cosiddetta "pena correttiva" (*ta'zîr*[29]), che soccorre in quei casi in cui non si verificano tutte quelle condizioni richieste nel caso di pena *hadd*.

26. La realtà storica, però, ha mostrato che l'esecuzione del *hajj* prima del XX secolo e delle sue innovazioni tecnologiche, fu appannaggio di un numero limitato di fedeli, mentre il *jihâd*, nelle sue diverse forme, fu oggetto di continua applicazione nelle diverse aree geografiche del mondo musulmano.

27. Dopo Selim II, per certi versi, il *jihâd* militante dei sultani si trasforma nella retorica di corte e dei *'ulamâ'*, che durerà fino alla I Guerra mondiale e alla fine dell'Impero.

28. Nel *fiqh* il termine *hadd* designa la sanzione stabilita dal testo coranico per la violazione di determinati atti proibiti che, in dettaglio, sono: il rapporto sessuale extraconiugale (*zinâ*), la falsa testimonianza di rapporto sessuale extraconiugale (*qadhf*), il consumo di vino (*khamr*), il furto (*sâriq*), il brigantaggio (*qat' al-tarîq*).

29. In senso tecnico giuridico, con *ta'zîr* si intende la pena discrezionale stabilita dal giudice (*qâdî*) per la violazione di atti proibiti, ma la cui sanzione non è stabilita nel Corano e, pertanto, non sono sottoposti al regime sanzionatorio delle pene *hadd*. Nella pratica, è lo strumento primario del diritto penale ottomano.

Poiché il pubblico interesse è più importante dell'obbligo del singolo, il sultano è esentato dall'obbligo di svolgere il *hajj* personalmente. Vi sono numerose opinioni giuridiche (*fatwà*) espresse formalmente dalle più influenti personalità religiose dell'epoca che confermano tale visione, sia in ambito hanafita sia negli altri orientamenti giuridici.

Negli anni a venire, il titolo di *khâdim al-haramayn* sarà sempre più lo strumento per avanzare pretese al titolo califfale da proporre a tutti i musulmani del mondo, cominciando da quelli turcofoni. Si tratta, con tutta evidenza, di una pretesa che prende piede in epoche posteriori a quella in argomento (con l'eccezione, priva di un riscontro concreto, del progetto politico della massima autorità religiosa dell'Impero, lo *šaykh al-islâm* Ebû l-Sü'üd Efendi, vissuto all'epoca del sultano Süleymân).

Il hajj *è un obbligo per il Sultano?*

È stato più volte rilevato nei capitoli precedenti che il *hajj* costituisce per ogni musulmano un obbligo e, per poterlo adempiere, egli deve essere sano di mente, maggiorenne, libero, avere le possibilità finanziarie per coprire le spese di viaggio, non avere cause pendenti, assicurare il sostentamento della famiglia, garantirsi la sicurezza durante il viaggio.

Da un punto di vista strettamente tecnico giuridico – come è stato accennato poco sopra – il *hajj* si configura come un obbligo (*fard*) tassativamente imposto su ogni individuo (*al-'ayn*). In realtà, rispetto ad altri obblighi individuali, come la Preghiera (*salâ*) o la tassa rituale (*zakâ*), il carattere della tassatività è molto attenuato dalle indubitabili difficoltà di diverso carattere che l'esecuzione del *hajj* comporta.

Una categoria molto particolare di esclusi dall'obbligo è rappresentata da coloro che detengono il potere, almeno secondo una parte della dottrina. Nel corso della storia islamica, è una pratica diffusa da parte delle diverse dinastie regnanti quella di far eseguire il *hajj* ad un membro della famiglia, spesso di sesso femminile, che svolge il pellegrinaggio non solo per adempiere al proprio obbligo, ma anche facendo le veci del sovrano.

È un fatto storicamente appurato che nel corso dell'esistenza dell'Impero ottomano nessun sultano abbia adempiuto all'obbligo del *hajj*. La motivazione, concreta e non solo teorica, sembra facilmente intuibile: la distanza tra i *haramayn* e la capitale dell'Impero, Istanbul, era tale da far temere problemi di ordine pubblico nella capitale, come accadeva spesso nelle occasioni in cui il Sultano si assentava. Con il tempo tale consuetudine si impose al punto da essere considerata una regola rigida, come dimostra l'episodio del sultano Osman II, cui faremo cenno nelle pagine seguenti.

L'unica parziale eccezione a questa assenza dei sultani ottomani da La Mecca è costituita dal pellegrinaggio compiuto da Cem, il sultano mancato, fratello di Bayezit, che morì in esilio a Napoli nel 1495.

La figura di Cem ha spesso attirato l'interesse degli studiosi[30]. Egli cominciò ad esercitare un certo peso politico solo a partire dal 1481, alla morte del padre Mehmet, il celebre conquistatore di Costantinopoli. Concorreva, infatti, con il fratellastro al titolo di sultano dell'Impero ottomano, seguendo il criterio di successione dell'epoca secondo il quale era considerato idoneo al titolo sultanale il pretendente al trono che fosse stato più rapido a raggiungere la capitale con qualunque mezzo. Si comprende, perciò, l'urgenza con cui, alla notizia della morte di Mehmet II, i due pretendenti al trono, Bayezit e Cem, si apprestarono a giungere ad Istanbul.

È noto che a spuntarla fu il conservatore Bayezit a scapito del filantropo Cem. Nel corso delle trattative per vedersi riconosciuta una certa sfera d'autorità dall'ormai sultano Bayezit II, Cem si rifugiò alla corte di Qâ'it Bây, sultano mamelucco[31].

Nel corso del suo soggiorno cairota, Cem non riuscì ad ottenere da Qâ'it Bây l'aiuto sperato contro il fratello. Durante una pausa nelle difficili trattative con il sovrano mamelucco, egli ne approfittò per adempiere all'obbligo del *hajj*: era l'inizio del 1482. Al fine di ottenere un sostegno ideologico, egli portò con sé un folto gruppo di *'ulamâ'*. Secondo lo storico Sidney Nettleton Fisher, eseguendo il pellegrinaggio, Cem «con tutta probabilità ambiva ad ottenere il sostegno della componente religiosa e puramente turca esistente in seno allo Stato ottomano»[32].

Questo episodio è descritto in quell'opera contemporanea che può essere considerata la biografia ufficiale del principe ottomano, le *Vâkı 'ât-ı Sultân Cem*:

> In data 18 *shawwâl* 886 (9 dicembre 1481), (Cem e i suoi sostenitori) partirono in viaggio in direzione dello Hijaz. Essi si misero in marcia e, diretti verso lo Hijaz, attraversarono deserti e sentieri di montagna. La domenica del *dhû l-hijja* 886 (15 gennaio 1482) incontrarono il *bey* dello Hijaz che gli era andato incontro: era l'ora della Preghiera dell'alba quando fecero il loro ingresso nella sacra *ka'ba* – sia magnificato Dio l'Eccelso. Essi compirono le circumambulazioni, la settuplice corsa del *sa'î* e la *'umra*, decidendo di assumere lo stato di sacralizzazione, *ihrâm*, e compiere la circumambulazione[33].

30. Nel corso degli anni sono uscite numerose opere sul personaggio, tra cui: E. Sablier, *Le prisonnier de Bourganeuf: Djem Sultan, 1459-1495*, Perrin; Paris 2000, G.E. Carretto, *Gem Sultan pellegrino d'Oriente*, Pagus, Treviso 1991.

31. Ciò che rese Cem veramente celebre in Europa fu la sua lunga permanenza alla corte del Papa. Tutto cominciò allorché Cem, rifugiatosi in esilio in Europa, riprese i contatti con il gran maestro dei Cavalieri di San Giovanni di Rodi, padre D'Aubusson, con cui aveva concluso un trattato quando Mehmet II era ancora in vita. Egli venne accolto a Rodi come ostaggio-ospite, divenendo così la chiave di volta della diplomazia europea ed ottomana dell'ultimo ventennio del secolo. Cem era un ostaggio prezioso in quanto conferiva allo stesso tempo prestigio politico e denaro.

32. S. Nettleton Fisher, *The Foreign Relations of Turkey. 1481-1512*, Illinois Studies in the Social Sciences, Vol. XXX, 1, University of Illinois Press, Urbana 1948, p. 26.

33. Testo in *facsimile,* traslitterazione e traduzione in francese in N. Vatin, *Sultan Djem. Un Prince ottoman dans l'Europe du XVe siècle d'après deux sources contemporaines: Vâkı 'ât-ı Sultân Cem, Oevres de Guillame Caoursin,* TTK, Ankara 1997, p. 132.

Tuttavia, al suo ritorno al Cairo Cem dovette constatare che Qâ'it Bây non aveva affatto cambiato posizione, sul sostegno politico e militare da offrire al principe ottomano.

Anche il pio Bayezit, all'epoca in cui era ancora governatore di Amasya, pensò di compiere il *hajj*. Tuttavia, giunse una comunicazione del Gran vizir che lo invitò in maniera decisa a non partire per lo Hijaz per questioni di sicurezza dello stato.

Un altro caso, questa volta sfortunato e gravido di conseguenze, è rappresentato dall'episodio della mancata esecuzione del *hajj* da parte di Osman II. Il giovane sultano (15 novembre 1603 – 20 maggio 1622), figlio del sultano Ahmet (1603-1617), a seguito di un colpo di stato assurge al trono con il favore dello *shaykh al-islâm* Es'ad Efendi e dello *kızlar ağası* Mustafa, in data 26 febbraio 1618 (30 *safar* 1027).

Dopo alcuni anni di governo sotto l'influenza del gran vizir e del *kızlar ağası*, durante i quali l'Impero è coinvolto in un conflitto con la Polonia, Osman II acquisisce una certa autonomia decisionale. È detestato dai Giannizzeri per il trattamento loro riservato, ma non è amato nemmeno dal popolo, né in certi ambienti dei *'ulamâ'*.

Osman II trascorre i suoi anni di governo con il desiderio di compiere il *hajj*. Ma ancora una volta sorge un parere negativo dei *'ulamâ'*. In una *fatwà* prodotta dallo *shaykh al-islâm* Es'ad Efendi in occasione della dichiarata volontà di Osman di eseguire *il hajj* si legge: «Il *hajj* per i sultani non è un obbligo. Al contrario, essi non dovrebbero abbandonare la loro posizione di comando e dovrebbero assicurare la giustizia in quanto potrebbero insorgere rivolte»[34].

Le indiscrezioni circa i malumori dei Giannizzeri, infatti, raggiunsero l'ambiente dei *'ulamâ'* favorevoli al sultano, tanto che anche altre importanti personalità dell'epoca appoggiarono la *fatwà* dello *shaykh al-islâm*. In particolare, l'autorevole Aziz Mahmut Hüdâyî si pronunciò affermando che il giovane Osman avrebbe dovuto attenersi all'opinione espressa nella *fatwà* di Es'ad Efendi in quanto perfettamente conforme ai principî stabiliti dal *fiqh*.

Nel 1622/1031 egli si mise a capo di una spedizione militare contro l'emiro druzo Fakhr al-Dîn Ma'n e, dopo averlo sconfitto, decise di compiere comunque il *hajj*. Ma nello stesso mese si scatenò una rivolta dei Giannizzeri e dei *sipahi*, con il sostegno di certi *'ulamâ'*. Egli fu imprigionato e sembrò inizialmente che potesse avere salva la vita.

Tuttavia, la direzione delle operazioni passò a Dawud Pascià, favorito di Mahpeker, madre di Mustafa, l'ex sultano, zio di Osman. Proprio Mustafa fu riportato al potere e Dawud Pascià fu nominato gran vizir. Costui ordinò che Osman fosse condotto nella fortezza di Yedi Kule e lì giustiziato a seguito di una condanna a morte[35]: era la sera del 20 maggio 1622 (21 *rajab* 1032). Sarebbe stato sepolto nella *türbe* di suo padre, il sultano Ahmet I (1603-20).

34. A. Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, I, Vakfi Yayinleri Istanbul 1990

35. È il primo di tre sultani detronizzati e condannati a morte (gli altri saranno Ibrahim e Selim III).

Le protezione interna del hajj

L'amministrazione ottomana mirava a difendere il transito delle vie del pellegrinaggio anche a livello interno: gli Ottomani concludevano accordi con i beduini affinché approvvigionassero i musulmani impegnati nel *hajj* previa una lauta ricompensa. Questa pratica permise di creare una solidarietà e un vincolo stretto tra gli Ottomani e i beduini, i quali non facevano altro che eseguire una delle pratiche più antiche del deserto: pretendere un compenso dai viandanti che gli attraversavano la strada. Tuttavia, le relazioni tra le due parti non furono sempre amichevoli. Al contrario, la storia dei rapporti tra le carovane del pellegrinaggio e i beduini si segnala spesso anche per momenti terribili, come nel caso delle incursioni beduine subite dai fedeli nel corso del regno di Murat IV (1623-40) o della tragedia del 1757 allorché la carovana del pellegrini fu completamente dispersa da un attacco operato dai beduini e una parte dei fedeli morì uccisa dagli incursori o per gli stenti patiti nel deserto.

La soluzione più efficace per impedire ai beduini di attaccare i pellegrini sarebbe stata quella di aumentare il numero delle fortezze lungo i percorsi e la consistenza numerica delle guarnigioni ivi stanziate. Ma i costi proibitivi richiesti per la realizzazione di un simile progetto, lo rendevano inattuabile da principio. La via più realizzabile restava quella di stabilire una quota da destinare ai beduini.

Proprio per assicurare l'incolumità dei pellegrini sulle vie del deserto, fu istituita una carovana con funzioni di soccorso e assistenza per i nuovi *hajjî*, sulla via del ritorno da La Mecca. Tale carovana (*cerde*) aveva, nello specifico, il compito di approvvigionare e proteggere i pellegrini da eventuali incursioni dei beduini in un momento in cui essi risultavano particolarmente esposti ad ogni tipo di difficoltà.

L'ammontare della *sürre* necessaria per finanziare il *hajj* veniva stabilito in base alla situazione politica delle aree interessate (quelle desertiche, ma anche la Siria e l'Egitto), per le lunghe percorrenze, e da accordi negoziati con le tribù locali di beduini, per le percorrenze brevi.

Era l'*amîr al-hajj* che contrattava con i capi beduini locali. Le uniche testimonianze di queste contrattazioni sono le fonti ottomane, poiché non esiste alcuna fonte documentaria dalla parte dei beduini, come pure da parte di osservatori neutrali. Non deve stupire, perciò, se in tali fonti si percepisce un certo tono propagandistico e compiaciuto a favore del regime ottomano.

La protezione dei pellegrini non va intesa solo nel senso di una difesa da attacchi militari interni, come quelli dei beduini, o esterni, ad opera di potenze miscredenti, ma anche nei termini di un pronto intervento in caso di calamità naturali, come nubifragi, siccità, carestie ecc. Tutti elementi che aumentano le difficoltà di svolgimento del pellegrinaggio e che, in determinate situazioni, hanno provocato persino l'interruzione del *hajj* con il benestare dei *'ulamâ'*.

La carovana di cui faceva parte Evliya Çelebi, per esempio, si trovò nel bel mezzo di una tempesta di neve che seminò il panico nei vari gruppi di pellegrini,

i quali oltrettutto persero buona parte delle provviste. È ancora il XVII secolo che si segnala particolarmente per disagi di varia natura. A testimonianza di questo vi è, oltre alle relazioni di viaggio, anche un certo dibattito tra i *'ulamâ'* nell'ambito del *fiqh*. In questo senso, può essere utile la lettura dell'epilogo di un trattato scritto dal giurista hanafita al-Shurunbulâlî (1640-180) alla fine del *ramadân* nell'anno 1041 (8 aprile 1632), successivamente a degli eventi sanguinosi che videro coinvolti Giannizzeri, beduini e forze al servizio dello *sharîf al-Makka*:

Alla domanda: «Dovremmo andare a compiere il *hajj* in un momento come questo con notizie simili che giungono da La Mecca?», noi diciamo «Si, certo!», in quanto in definitiva la sicurezza dei pellegrini è la condizione più probabile e questo è ciò che conta. È chiaro che vi è sicurezza da qui fino a La Mecca, in particolar modo se siamo accompagnati da forti militari al seguito della carovana dell'*amîr al-hajj*, il quale in genere dispone di forze militari decisamente superiori alla media. La situazione concreta è giudicata sulla base dell'esito più probabile, poiché è tanto favorevole quanto indubbio, e non ha senso immaginare la sconfitta di forze e carovane simili, specialmente per la presenza di sì tanti combattenti ed arcieri. Quindi, coloro che sono in grado di compiere il *hajj* lo facciano in quanto non possono accampare scusa alcuna. Se non dovessero effettuarlo, essi saranno considerati peccatori in quanto messi in condizione per compierlo immediatamente. Noi cerchiamo la guida e la generosità di Dio. Questo è quanto il debole, umile e indegno scrittore poteva fare con l'aiuto e la provvidenza di Iddio onnipotente[36].

Il passo citato permette di intuire quanto fosse importante che il ruolo sultanale di servitore e protettore dei *haramayn* non fosse messo in discussione. Il *faqîh* egiziano, con il suo il trattato, intese anche sottolineare questo aspetto. Egli rappresentava il tipico membro di quella classe di *'ulamâ'* hanafiti totalmente inseriti nella struttura di governo ottomana e, in questo senso, estremamente funzionali alle ragioni del Sultano.

La composizione delle carovane era varia: oltre ai pellegrini in senso stretto, vi erano commercianti, notabili e i militari di scorta. Il numero e la composizione di questi ultimi era variabile di anno in anno: nel corso del XVI secolo si trattava essenzialmente di membri della cavalleria tradizionale (*sipahi*) e di giannizzeri della guarnigione di Damasco. Nel 1571 ci fu un cambiamento nell'amministrazione della carovana che a quella data poteva essere condotta da notabili locali. Nel 1708 fu introdotto il costume, che sarebbe rimasta immutato fino al termine dell'Impero Ottomano, per cui la carica di *amîr al-hajj* sarebbe stata ricoperta dal governatore di Damasco sia nel percorso d'andata che in quello di ritorno.

Le spese della carovana non venivano finanziate con una tassa speciale, ma si attingeva dalle entrate fiscali ordinarie. La quota destinata al *hajj* era denominata *irsaliye*. In realtà, con tale termine si soleva designare, in senso tecnico finanziario, le entrate annuali in danaro o in natura versate nel tesoro personale del Sultano dai titolari di *sancak* non timariali. Per la loro stessa natura, perciò, tali entrate si

36. Manoscritto conservato nella Biblioteca della Süleymaniye ad Istanbul nel Fondo Es'ad Efendi, collocaz. 1027/24, f. 252.

prestavano bene a svolgere la funzione di fondo per l'approvigionamento dei pellegrini ottomani e per altre spese di supporto.

La voce di spesa più consistente era costituita probabilmente dai finanziamenti per la rete di guarnigioni stabilite lungo il percorso del pellegrinaggio (*darb al-hajj*). Le truppe lì stanziate giungevano entrambe da Damasco ma avevano un'origine diversa, in quanto vi era la componente locale di giannizzeri e quella ottomana in senso stretto, originariamente proveniente da Istanbul.

Nel territorio hijazeno, entrambi gli *amîr al-hajj* godevano della massima autorità, primeggiando anche nei confronti del governatore ottomano di Gedda e dello stesso sceriffo de La Mecca. In ogni modo, va detto che l'*amîr al-hajj* damasceno godeva di maggiore prestigio e autorità rispetto al pari titolato egiziano.

Se per compiere l'obbligo del *hajj* erano necessari pochi giorni, l'organizzazione dello stesso, inteso come un atto statale, necessitava di diversi mesi: a partire dal terzo mese dell'anno, in cui veniva stabilita la cifra necessaria per finanziare l'impresa, e passando per il settimo mese dell'anno, in cui gli stipendi venivano portati da Istanbul a Damasco, fino al *dhu 'l-hijja*, mese in cui si esegue il pellegrinaggio.

4. Insidie portoghesi sui *haramayn*

Il hajj *e le relazioni mamelucco-ottomane*

All'epoca in cui Selim divenne sultano (1512), l'Impero ottomano godeva nel mondo musulmano di una grande fama dovuta alla conquista di Costantinopoli e al ruolo riconosciuto di principale esecutore del *jihâd* contro i miscredenti. Ma – come più volte abbiamo fatto notare – la principale potenza politica e militare della regione continuava ad essere il Sultanato mamelucco, con i suoi possedimenti territoriali, il prestigio in tutto il mondo islamico e la forza dei suoi eserciti di terra. Nella memoria degli Ottomani era ancora fresco il ricordo delle sconfitte subite in occasione del primo conflitto mamelucco-ottomano (1483-91).

Secondo la visione prevalente tra gli storici, quando Selim attaccò i Mamelucchi, non lo fece seguendo un disegno espansionistico pianificato. Si trattò, al contrario, quasi di una circostanza imprevista, accaduta nel corso di una campagna militare inizialmente diretta contro gli eretici Safavidi di Persia.

Non è questa la sede per discutere e interpretare gli eventi del 1517. Ciò che invece vogliamo enfatizzare è che, a prescindere dai programmi ottomani iniziali, allorché conquistò il Sultanato mamelucco Selim si rese subito conto di potere utilizzare il prestigio derivante dal possesso dei Luoghi Santi de La Mecca e di Medina, ma anche di Gerusalemme, per finalità ideologiche dinastiche. Era forte la volontà di imporsi come principale potenza del mondo islamico, contro i nemici infedeli, ma anche contro le eresie che andavano diffondendosi all'epoca, quella sciita safavide in primo luogo.

Nel corso di pochi decenni lo stato e l'equilibrio delle forze militari tra Mamelucchi ed Ottomani erano mutati: dalla costruzione dell'arsenale di Galata, ad Istanbul (1453), l'Impero ottomano era andato perfezionandosi e potenziandosi rispetto a tutte le forze presenti nell'area.

In questo senso, la flotta imperiale divenne uno strumento di potere e di propaganda del regime ottomano che, in tal modo, esprimeva tutta la propria magnificenza. Anche come forza di terra gli Ottomani seppero adeguarsi alle nuove tecnologie, introducendo le diverse tipologie di arma da fuoco disponibili all'epoca[37].

Al contrario, i Mamelucchi restarono legati ad una concezione arcaica delle tecniche e delle tecnologie di guerra. Rifiutarono in parte l'utilizzo delle armi da fuoco e non seppero adeguarsi alle emergenti necessità di creare una flotta affidabile e di dimensioni tali da fronteggiare gli avversari europei in espansione[38].

La nuova forza dell'Impero ottomano conduceva inevitabilmente alla conquista di quello che gli studiosi di geopolitica definirebbero "spazio geopolitico" che, per la conformazione ideologica e per le aspirazioni dello stato ottomano, comprendeva il cuore tradizionale dell'islam: le terre arabe e, in particolare, i territori sacri dei *haramayn* e di Gerusalemme (*qiblatayn*). La flotta ottomana, poi, avrebbe consentito quella sicurezza delle vie marittime del *hajj* che i Mamelucchi non erano stati in grado di garantire a causa della loro scarsa propensione per le cose di mare. Sarebbe ricaduto sugli Ottomani, in qualità di nuovi protettori dei *haramayn*, il compito di rendere sicuri anche i percorsi via mare, in particolare il Mar Rosso, in quanto rotta marittima preferita da tutti quei musulmani, in particolare provenienti dall'oriente e dal subcontinente indiano, che intendevano eseguire il *hajj*.

Le relazioni luso-ottomane

Questo mutamento delle forze in campo si manifestò progressivamente. In particolare, fu nel 1502 che i Portoghesi, pochi anni dopo l'impresa di Vasco da Gama (1498), cominciarono a solcare le acque dell'Oceano indiano e a bloccare l'ingresso del Mar Rosso, il Bâb al-Mandab.

L'Egitto, per tradizione area fondamentale nell'equilibrio geopolitico della regione, assumeva un ruolo essenziale nei piani imperiali dei Portoghesi ai fini della loro espansione nell'Oceano Indiano.

Le due missioni di ricognizione e spionaggio organizzate dalla corona portoghese (la prima affidata a Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, datata 1487-90; la

37. H. Inalcık, *The socio-political effects of the diffusion of the fire-arms in the Middle-East*, in V.J. Parry – M.E. Yapp (a cura di), *War Technology and Society in the Middle East*, Oup., Oxford 1975.

38. D. Ayalon, *Gunpowder and Fire-arms in the Mamluk Kingdom*, London 1956; Idem, *The Mamluks and Naval Power: a Phase in the struggle between Islam and Christian Europe*, in "Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities", 1-8 (1967), pp. 1-12.

seconda al solo Pero da Covilhã[39] negli anni 1490-92 o 93) miravano certamente a raggiungere le terre del leggendario Prete Gianni (*Preste Joham*), ma servivano anche a raccogliere informazioni relative al commercio delle spezie e, eventualmente, ad attuare la conquista dell'Egitto[40]. Il Portogallo avrebbe così potuto insidiare e, se possibile, distruggere i *haramayn*, oltre a conquistare il granaio mediorientale e il monopolio completo del commercio delle spezie passante per il Mar Rosso.

Le difficoltà mamelucche ad affrontare un conflitto sui mari si manifestarono immediatamente al punto che, già nel 1504, il sultano mamelucco, Qânsawh al-Ghawrî, dopo un disperato tentativo di attivare contatti con la corte papale, fu costretto a rivolgersi agli Ottomani. All'epoca il sultano ottomano Bayezit non manifestava particolari ostilità nei confronti della corte mamelucca: prevaleva infatti la comune aderenza al sunnismo, contro gli infedeli cristiani e gli eretici di Persia.

Alla fine del 1505 parte dal Cairo una spedizione navale per fronteggiare i Portoghesi che – si teme – vogliono attaccare e conquistare l'importante porto di Gedda, tradizionale sbocco sul mare delle vicine Mecca e Medina[41]. Il supporto logistico e le competenze sono messe a disposizione dello stato mamelucco dagli amici-nemici Ottomani. In quell'anno (913./1507-08), giunse da Gedda, Husayn Bey al-Kurdî, emiro [ottomano] al servizio del sovrano d'Egitto Qânsawh al-Ghawrî, alla guida di tre navi e tre galeotte in rotta verso l'India. Egli, con la propria imbarcazione, si diresse a Diu per scontrarsi con il Franco che aveva fatto il suo ingresso nell'Oceano Indiano e aveva interrotto i traffici commerciali dei musulmani[42].

39. Sui due viaggi di Pero da Covilhã vedasi la classica opera di Conde de Ficalho, *Viagens de Pero de Covilhã*, Coll. Extra, IN-CM, Lisboa 1988 (riedizione dell'opera del 1898). *cfr.* anche L. F. Barreto (a cura di), *Por mar e terra, Viagens de Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã*, Biblioteca Nacional, Lisbona 1988. Non vi sono tante fonti sulla spedizione di Covilhã; la più incisiva resta l'opera di padre Francisco Álvares, *Verdadeira informaçam das Terras de Preste Joham das Indias*, scritta come memoria dell'ambasceria che raggiunse l'Etiopia nel 1520. In italiano esiste la versione fornita da Ramusio.

40. A. C. Hess, T*he Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in *The American Historical Review*, Vol. 75, 7. (1970), pp. 1892-1919.

41. Nello Hijaz i beni di prima necessità scarseggiavano e, perciò, era necessario importarli dall'esterno. Gedda, il porto che serviva La Mecca si trovava nel mezzo del Mar Rosso, in una posizione strategicamente ideale. La costa a nord di Gedda causava problemi alla navigazione per via della barriera corallina particolarmente alta e delle numerose secche. Generalmente, perciò, le imbarcazioni provenienti dall'Oceano Indiano sceglievano di fermarsi nella città portuale: il loro contenuto era scaricato e ricaricato all'interno di imbarcazioni di piccole dimensioni che proseguivano fino a Suez. Da lì, le mercanzie erano trasportate al Cairo in groppa ai dromedari. Un'alternativa alla via terrestre era costituita dal Nilo, per mezzo di imbarcazioni fluviali che giungevano ad Alessandria ove i beni commerciali venivano acquistati dai Veneziani.

Quando il *hajj* coincideva con il monsone, il volume dei traffici commerciali aumentava notevolmente. Gedda, ad ogni modo, non era l'unico porto commerciale in dell'area: Yanbu' si trovava trecento chilometri a nord di Gedda mentre Halî era situata a sud.

42. Bâ Faqîh, in R. B. Serjeant,. *The Portuguese Off the South Arabian Coast. Hadramî Chronicles. With Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates off Mocha in the Seventeenth Century*, Librarie du Liban, Bayrut 1974^2, p.44.

Gli stati musulmani che si collocano sull'area dell'Oceano Indiano si armano per fronteggiare i Portoghesi. Dopo il 1517 sono numerose le ambascerie dall'India, dallo Yemen e dal Sudest asiatico che giungono nell'Impero Ottomano, spesso direttamente di fronte al Sultano, con la richiesta di sostegno contro il pericolo portoghese. In larga maggioranza provengono da territori che si situano nella sfera di interessi portoghesi: Cambay si trova nel Gujarât, Dâbhôl nel Bîjâpur, Châul nell'Ahmadnagar. I Sultani ottomani, a partire da Selim e Süleymân, mal sopportavano l'idea che le vie marittime del *hajj* fossero insidiate dalle navi cristiane.

Nel capitolo X del *Kitâb-ı Bahriye*[43] Piri Re'is parla dell'Abissinia (Habeş) e della costa dell'Africa orientale fino al Capo di Buona Speranza, ed auspica che gli Ottomani respingano i Portoghesi dal Mar Rosso. Il tono utilizzato dall'ammiraglio turco non nasconde il fatto che le mire ottomane presentano contestualmente elementi strategici e ideologici: tenere lontani i Portoghesi dal Mar Rosso, infatti, significa rendere irrealizzabile il loro sogno di monopolizzare il commercio delle spezie[44] e, nello stesso tempo, rendere sicure per l'adempimento del *hajj* le vie marittime che conducono a La Mecca.

Da parte portoghese, Lopo Soares d'Albergaria, il successore del grande governatore dell'*Estado da Índia*, Afonso Albuquerque (1509-15), fu il personaggio che per primo rivelò al mondo musulmano come La Mecca potesse essere insidiata via mare dai Portoghesi. Costui, in realtà, non si dimostrò all'altezza del suo illustre predecessore. Cercò di imporsi nell'area del Mar Arabico attaccando 'Aden e la città di Gedda, obiettivi questi falliti persino da Albuquerque. Nel 1516 Lopo Soares si mise personalmente al comando di una flotta dotata di quarantatre imbarcazioni, ma l'impresa si rivelò subito al di sopra delle capacità della forze in campo[45].

L'ammiraglio ottomano Selmân Re'îs, inviato da Istanbul con il compito di sostenere le azioni mamelucche in difesa dei *haramayn*, ricostruisce gli avvenimenti in un rapporto conservato al Topkapı:

... i maledetti miscredenti (*kâfir-i melâ'in*) giunsero con trenta imbarcazioni il 21 del mese di *rabî' al-awwal* e gettarono l'ancora nel porto di Gedda. La flotta era costituita da sei galee (*kadırga*), due caicchi (*qayıq*), e il resto da *bârça*. Il giorno in cui giunsero bruciarono quattro imbarcazioni nel porto. Una era un *Sâhî*, un'altra era quella di Yûsuf Türkî, un'al-

43. Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, edizione a cura di H. Alpagut, - F. Kurtoğlu, TTK, Istanbul s.d., 2 voll.

44. Da un punto di vista strettamente geostrategico, il dominio del Mar Rosso, unito a quello delle isole di Socotra, Malacca e dei territori indiani, oltre alla presenza nel Golfo Persico, risulta *conditio sine qua non* per la realizzazione dell'espansione geopolitica del Portogallo.

45. D. de Góis, *Opúscolos históricos*, Civilização, Porto 1945, p. IV, cap. XII; Zayn al-Dîn al-Malabârî (*faqîh shaykh*) *tuhfa al-mujâhidîn fî ba'd ahwâl al-purtukâliyyîn*, s.l., s.d., p. 21; A. Corsali, *Due lettere dall'India di Andrea Corsali*, in G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, Millenni, Einaudi, Torino 1979, vol..I, pp. 3-73; J. L. Bacqué-Grammont - A. Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge. L'affaire de Djedda en 1517*, Supplément aux "Annales Islamologiques", cahier 12, Il Cairo 1988, pp.32-40

tra il galeone (*qalyôn*) di Hüseyin Bey e, infine, un *khamsîn* che era stato preso in prossimità di 'Aden. Essi sostarono nel porto per quattro giorni. Per buona sorte del Sovrano, non abbiamo commesso delle inadempienze nel [compimento del] nostro dovere e ci siamo impegnati in mille modi, giacché ci è stato possibile: anima e corpo. Non abbiamo consentito che i Portoghesi facessero ingresso nel porto: abbiamo sparato dei colpi di cannone, non abbiamo permesso che facessero le loro manovre, li abbiamo messi in fuga, scacciandoli così dal porto[46].

In virtù del pericolo reale che i *haramayn* stavano correndo sotto l'amministrazione deficitaria dei Mamelucchi, gli Ottomani, principale potenza marinara musulmana dell'epoca, sembravano gli ideali successori come Servitori dei *haramayn* e come guida del mondo musulmano intero.

Sebbene i documenti conosciuti non lo affermino chiaramente, non ci sembra improbabile che gli Ottomani fossero ben consci di poter sfruttare queste debolezze mamelucche per imporsi come i *gazi* assoluti del mondo musulmano, i Servitori dei due Luoghi Santi: la massima potenza islamica del mondo.

Era noto, inoltre, che i Portoghesi possedevano informazioni precise sullo stato delle forze presenti a Gedda. Le cronache e i documenti portoghesi, infatti, testimoniano della ricchezza di informazioni possedute dalla corona portoghese. Un chiaro esempio è tratto dall'opera "Ásia" di João de Barros:

Generalmente i mori chiamano questo mare (il Mar Rosso, N.d.A.) *Bahár Corzum*, termine che significa "mare chiuso", anche se questo, più precisamente, è il nome che essi danno al Mar Caspio in quanto non dotato di ingresso alcuno. Altri lo chiamano Mar de La Mecca perché è lì che si trova l'abominevole.
Tutti si stupiscono quando sentono che noi lo chiamiamo Mar Rosso[47].

Gli Ottomani seppero trarre vantaggio anche dal *jihâd* condotto contro i Portoghesi nell'ambito della loro funzione di *khâdim al-haramayn*. Pur non riuscendo a sostenere nel tempo la loro espansione verso l'Oceano indiano, gli Ottomani riuscirono a difendere i *haramayn* da attacchi via mare. Il Mar Rosso divenne un lago ottomano, al contrario del Golfo persico, diviso tra Safavidi, tribù beduine arabe, Ottomani e Portoghesi.

46. Bacqué-Grammont - Kroell, *op. cit.*, pp. 37-38; S. Tekindağ, *Süveyš'de Türkler ve Selman Reis'in Arızası*, in "Belgelerle Türk Dergisi", 9 (1968), pp. 77-80; M. Y. Muğul, *Portekizler Kızıldeniz Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin. Yerlesmesi Hakkında Bir Vesika*, in "Bergeler", II-2/3 (1967), pp. 37-48.

47. J. de Barros, *Ásia. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e na conquista dos mares e terras do Oriente*, Imprensa Nacional (IN)- Casa da Moeda (CM), Lisboa (Vol. II, *fac-simile* dell'edizione di Coimbra 1932, Lisboa 1974), p. 358.

Suraiya Faroqhy, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London, 1994 (pag. senza numerazione)

Andrew C. Hess, *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in "The American Historical Review", Vol. 75, No. 7. (Dec., 1970), p. 1913

Riferimenti bibliografici

Abu Manneh Butrus, *Sultan Abdulhamit II and the Sharifs of Mecca (1880-1900)*, in "Asian and African Studies", 9 (1973), pp. 1-21.

Akgündüz Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, I, Istanbul 1990.

Akgündüz Ahmet, *Osmanlı Padi‡ahları neden hacca gitmemi‡lerdir? Genç Osman'ın öldürülmesinde hacca gitmek istemesinin rolü var mıdırı*, in "Projeyi Hazırlayan ılim Heyeti".

Armafian A. Latif, *XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)*, in "Osmanlı Ara‡tırmaları", XX (2001), pp. 73-1 18.

Bakhit Muhammad Adnan, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Librairie du Liban, Beirut 1982.

Bacqué-Grammont Jean-Louis, *The Eastern Policy of Suleyman the Magnificent 1520-1533*, in Halil Inalcık - Cemal Kafadar (ed. by), *Suleyman the Second and His Time*, Isis Press, Istanbul 1993, pp. 219-228.

Bacqué-Grammont Jean-Louis, *Les Ottomans, les Safavides et leurs voisins: contribution à l'histoire des relations internationales dans l'Orient islamique de 1514 à 1524*, Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, Leiden 1987.

Bacqué-Grammont Jean-Louis – Kroell Anne, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge. L'aEURaire de Djedda en 1517*, Institut français d'archéologie orientale du Caire, Le Caire 1988.

Barbir Karl, *Ottoman Rule in Damascus*, Princeton University Press, Princeton 1980.

Barkan, Ömer Lütfi, *Türkiye'de Imparatorluk Devirlerinin Büyük Nüfus ve Arazı Tahrirleri ve Hâkana Mahsus Istatistik Defterleri*, Istanbul Üniversitesi, Iktisat Fakültesi Mecmuası 2 (1941), pp. 1-40, 20-38, 214-28, 242-7.

Bilge Mustafa, *Arabia in the Work of Awliya' Chelebi*, in Ansary, A. R. al. (ed. by), "Sources for the History of Arabia", Vol. I-2, University of Riyadh Press, Riyadh 1979, pp. 213-227.

Bombaci Alessio – Shaw Stanford J., *L'Impero ottomano*, Utet, Torino 1980.

Carretto, Giacomo E., *Cem Sultan a Roma / Cem Sultanın Roma sehrindeki günleri*, in "Erdem", vol. 12, n. 35, Ankara 2002, pp. 419-482.

Çetin, Altan, *Başbakanlık Arşivi Kılavuzu*, Istanbul 1979.

Dankoff Robert, *The Intimate Life of an Ottoman Statesman: Melek Ahmed Pasha (1588-1662), as portrayed in Evliya Çelebi's Book of Travels (Seyahat-name)*, State University of New York Press, N.Y. 1991.

Dankoff Robert, *Guide to the Seyahat-name of Evliya Çelebi*, in "Materialien zu Evliya Çelebi II. Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients" B 90/2, Wiesbaden 1992.

Dankoff Robert – Elsie Robert, *Evliya Çelebi in Albania and Adjacent Regions (Kosovo, Montenegro, Ohrid)*, E.J. Brill, Leiden 2000.

Evliya Çelebi, *Seyahatname*, Vol. 9, Istanbul 1935.

Faroqhy Suraiya, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London, 1994.

Findley Carter Vaughn, *A Muslim's pilgrim progress: Dede Ibrahim Halil on the hajj 1898*, in Bosworth, Charles E. et al. (ed. by), "The Islamic World from the Classical to Modern Times: Essays in Honour of Bernard Lewis", Darwin Press, Princeton 1989, pp. 479-512.

Hulûsi Yavuz., *Kâbe ve Haremeyn için Yemen'de Osmanli hâkimiyeti (1517-1571)*, Istanbul 1984.

Hulûsi Yavuz, *Yemen'de Osmanli I'Dâresi' ve Rumûzî Târi'hi, (923-1012 / 1517-1604)*, 2 cilt, TTK, Ankara 2003.

Hess A.C., *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in "The American Historical Review", Vol. 75, 7. (1970), pp. 1892-1919.

Hütteroth W.D., *The Pattern of Settlement in Palestine in the Sixteenth Century. Geographical Research on Turkish Defter-i Mufassal*, in M. Macoz – Yad Izhak Ben-Zvi (ed by), "Studies on Palestine During the Ottoman Period", The Magnes Press, The Hebrew University Institute of Asian and African Studies, Jerusalem: 1977, pp. 3-10.

Ibn Iyas, *Journal d'un bourgeois du Caire. Chronique d'Ibn Iyas*, ediz. a cura di Gaston Wiet, S.E.V.P.E.N., Paris, Vol. I (1955), Vol. II (1960).

Jomier Jacques, *Le mahmal et la carovane egyptienne des pèlerins de la Mecque (XIIIeXXe siècles)*, Institut Française de Archéologie Orientale, Publication XX, Le Caire 1953..

Landau Jacob M., *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage*, Wayne State University, Detroit 1971

Lesure Michel, *Un document ottoman de 1525 sur l'Inde portugaise et les pays de la mer Rouge*, in "Mare Luso-Indicum", III, Paris 1976, pp. 137-160.

Lewis Bernard, *Sources for the Economic History of the Middle East*, in Michael A. Cook (ed. by), "Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day", Oxford University Press, London 1970.

Lewis Bernard, *Studies in the Ottoman Archives--I*, in "Bulletin of the School of Oriental and African Studies", (1954) 16, pp. 469-501.

Lewis Bernard, *Notes and Documents from the Turkish Archives*, in "Oriental Notes and Studies", 3 (1953), pp. 1-52.

Lewis Bernard, *The Ottoman Archives as a Source for the History of the Arab Lands*, Journal of the Royal Asiatic Society 3-4 (1951), pp. 139-55.

Melville Charles, *The Pilgrimage to Mashhad in 1601*, in Charles Melville (ed. by), Safavid Persia, I.B. Tauris, London-N.Y. 1996.

Orhonlu Cengis, *Osmanlı Imparatorluğu'nun Güney Siyaseti. Habeš Eyaleti*, Istanbul, TTK, Ankara 1974.

Özbaran Salih, *The Ottoman Response to European Expansion: Studies on the Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the 16th Century*, Isis, Istanbul 1994.

Özbaran Salih, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Yayına Hazırlaya, Istanbul 2004.

Tuchscherer Michel, *A propos de l'assemblage de trois navires ottomans dans l'arsenal de Suez (1762-1767)*, in "Méditerranée mer ouverte", t. 1, Malte, 1997, pp. 323-334.

Tuchscherer Michel, *La flotte impériale de Suez de 1964 à 1719*, in "Turcica", vol. 29 (1997), p. 47-69.

Tuchscherer Michel, *Le Hadramawt de l'arrivée des Portugais (début du XVIe siècle) au retrait des Britanniques*,in "Saba", 3-4 (1997), pp. 61-63.

LE MILLE E UNA STRADA

Viaggiare pellegrini nel mondo musulmano

Il viaggio ha contribuito alla creazione delle fondamenta della civiltà e della religione dell'Islam. Viaggio è soprattutto il *hajj*, il pellegrinaggio a La Mecca, uno dei cinque *arkân* (pilastri) della fede prescritti dal Corano, che muove milioni di persone verso un'unica meta.

Recarsi in pellegrinaggio ad un luogo santo è un rito antico che esiste in tutte le religioni monoteistiche, a cominciare dall'Ebraismo. Nell'Islam, però, assurge a obbligo di fede che deve essere compiuto almeno una volta nella vita, in un preciso periodo dell'anno, con rituali ed atti prefissati ed immutabili da secoli.

Le mille e una strada vuole essere un percorso nello spazio, dall'estremo occidente al più lontano oriente, e nel tempo, dalle lente carovane ai più moderni mezzi di trasporto, che inesorabilmente conduce ieri come oggi al Centro della fede, alla Casa di tutti i musulmani.

Un percorso compiuto seguendo le orme lasciate dai pellegrini nella polvere dei deserti, sulla scia delle navi, nella confusione dei mercati, nelle preghiere del rito, nelle parole scritte nei diari di viaggio, *perché Egli è Colui che vi fa andare per terra e per mare*. (Corano X, 22)

Annamaria Baldussi, insegna Storia e Istituzioni dell'Asia sudorientale nella Facoltà di Scienze Politiche di Cagliari.

Patrizia Manduchi, è ricercatrice confermata in Storia e istituzioni del mondo musulmano presso la Facoltà di Scienze Politiche di Cagliari, Dipartimento Storico Politico Internazionale dell'età moderna e contemporanea.

Nicola Melis, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento Storico Politico Internazionale dell'età moderna e contemporanea dell'Università di Cagliari.

ISBN 88-464-6327-7

9 "788846"463272"

€ 20,00 (U)

Annamaria Baldussi
Patrizia Manduchi
Nicola Melis

LE MILLE E UNA STRADA

Viaggiare pellegrini nel mondo musulmano

Prefazione di
Claudio Lo Jacono

Il hajj *al tempo degli Ottomani*

di Nicola Melis

1. Il *hajj* tra innovazione e continuità

Introduzione

Gli Ottomani divennero amministratori del *hajj* nel 1517, allorché sconfissero e conquistarono il Sultanato mamelucco. Da allora, fino alla Prima Guerra Mondiale, essi continuarono ad esercitare la loro sovranità sulla regione dello Hijaz[1].

Per comprendere il fenomeno del *hajj* presso gli Ottomani è necessario tenere conto della funzione svolta in seno alla *umma* islamica dal pellegrinaggio anche in epoca pre-ottomana, risalendo fino ai suoi albori. Il *hajj*, infatti, è un Pilastro dell'Islam, atto obbligatorio comune a tutti i musulmani (almeno in via di principio) e, per ciò stesso, costituisce un forte fattore di coesione sociale e di continuità tra passato e presente. In questo senso, l'analisi del fenomeno può essere affrontata secondo una prospettiva di lungo periodo.

Un esempio emblematico di continuità tra periodo ottomano e le epoche precedenti, è rappresentato dall'attività edilizia a La Mecca su commissione sultanale, sicuro strumento per acquisire prestigio e legittimità. Fu una sorta di gara perenne a chi prevaleva sui predecessori dal punto di vista architettonico. Come avvenne per i sultani mamelucchi, il sultano Süleyman (1520-66) e la sua prediletta Hurrem finanziarono la costruzione di grandi fondazioni (*waqf*), i cui proventi erano destinati alle città de La Mecca e di Medina (*haramayn*). Altro esempio è rappresentato dalla tomba del Profeta a Medina, restaurata due volte dal sovrano mamelucco Qâ'it Bey (1468-96) e ricostruita completamente secoli dopo dal sultano ottomano Abdülmecit (1839-61).

1. Il *hajj* si svolse in maniera definitiva al di fuori della sovranità ottomana l'8 ottobre 1916. Tuttavia, la prima volta che l'amministrazione del Pellegrinaggio fu sottratta agli Ottomani fu nell'anno 1833, breve parentesi nell'ambito della guerra tra Wahhabiti e Ottomani.

Un'altra situazione in cui l'ideologia dell'Islam imperiale costituisce un indubbio fattore di continuità tra il presente ottomano e il passato (in questo caso si risale all'epoca degli Ayyubidi, 1169-1260) è rappresentato dalla tradizione di approvvigionare i Luoghi Santi con alimenti provenienti dall'Egitto, in particolare grano. Tali forniture erano destinate agli abitanti dei *haramayn*, alla dinastia sceriffale e ai pellegrini; nel corso dei secoli esse finirono per essere considerate un punto fermo per la legittimazione stessa della sovranità sultanale.

Al di là degli indubbi elementi di continuità, il presente saggio vuole affrontare una storia del *hajj* in epoca ottomana (limitatamente all'arco di tempo che va dalla fine del XV secolo alla seconda metà del XVII) secondo una chiave di lettura socio-politica, che evidenzi il carattere di novità di determinate istituzioni, per cui saranno inevitabilmente trascurati gli aspetti più propriamente religiosi, antropologici, economici ecc.

Già in passato, diversi autori hanno enfatizzato il fenomeno *hajj* dal punto di vista socio-politico piuttosto che religioso. Forse il più celebre e fortunato studio di questo tipo è opera della studiosa Suraiya Faroqhi[2]. In tale lavoro, l'autrice tedesca analizza le modalità attraverso le quali l'Impero ottomano fronteggiava i molteplici problemi concreti legati all'organizzazione e alla gestione materiale del *hajj*. Altresì, Faroqhi si concentra sulle svariate iniziative diplomatiche e politiche tese a consentire il mantenimento del controllo de La Mecca e di Medina.

La tesi che, invece, intendiamo qui sostenere e dimostrare è che a partire dal XV secolo il controllo del *hajj* diviene il principale obiettivo dello Stato ottomano e, più precisamente, del Sultano, al fine di legittimarsi quale sovrano di tutta la *umma* islamica, nel quadro di una ideologia di matrice giuridica tesa a dare al sovrano ottomano il ruolo di unico degno difensore dell'ortodossia islamica all'interno della *umma*. L'inizio del XV secolo, infatti, vede il nascere di una nuova dinastia sciita, i Safavidi, che avanza pretese di legittimità agli occhi dell'intero mondo musulmano. A questa pretesa, perciò, bisogna contrapporre una solida propaganda islamica di stampo sunnita.

Una volta conquistati i *haramayn* e consolidata la sovranità ottomana, il Sultano utilizzerà, specialmente nei secoli successivi, il titolo di servitore de La Mecca e di Medina (*khâdim al-haramayn*) come mezzo per avanzare delle pretese al titolo califfale.

Gli Ottomani e il hajj

Pochi mesi dopo[3] la conquista del Sultanato mamelucco[4], avvenuta a cavallo degli anni 1516-17, lo *sharîf* de La Mecca, Barakât, inviava al sultano ottomano

2. S. Faroqhi, *Herscher über Mekka. Die Geschichte der Pilgerfahrt*, Munich, Zurich: Artemis Winkler Verlag, 1990 (traduzione inglese considerevolmente rivista dall'autrice, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London 1994).

3. Era il 17 luglio del 1517.

4. Territorialmente, il Sultanato dei Mamelucchi era costituito dall'Egitto e dalla Siria

Yavuz Selim le chiavi dei due Luoghi Santi dichiarando così la sua sottomissione[5]. In tal modo lo Hijaz venne a dipendere dalla protezione di un Sultano lontano e sconosciuto che viveva in un luogo assai più remoto rispetto alle grandi capitali del passato, Damasco, Il Cairo e Baghdad.

La conquista del mondo arabo da parte di Selim fornì all'Impero ottomano nuove fonti di ricchezza, cereali e introiti fiscali dall'Egitto e dalla Siria, oro e schiavi dall'Africa centrale, ma anche un enorme prestigio di fronte al mondo musulmano, come guida dell'Impero musulmano. Nel contempo, per la prima volta gli ottomani estesero il loro dominio al cuore degli antichi califfati islamici. Le masse di burocrati e del clero musulmani, che rappresentavano le antiche tradizioni islamiche sia nel governo e nell'amministrazione che nelle questioni religiose, si integrarono nel sistema politico ottomano, conferendo a tali tradizioni un peso e un'importanza molto maggiori di quanto in precedenza non fosse possibile in un impero che, pur governato da ottomani e musulmani, sorse ancora essenzialmente in territori sottoposti per secoli all'autorità degli imperi cristiani, in particolare di quello bizantino. Si diede perciò maggior risalto alle più antiche tradizioni islamiche...[6].

Carovane improvvisate o, comunque, non completamente ufficiali si recavano nei *haramayn* dallo Yemen, dall'Iraq[7], dall'Africa passando per i porti sudanesi. Ma le carovane maggiormente tenute in considerazione dall'autorità centrale per il loro carattere ufficiale erano sempre quelle del Cairo e di Damasco. Tutti gli anni un funzionario sultanale proveniente dalla capitale ottomana giungeva a Damasco accompagnato da una schiera di alti dignitari di corte, spesso appartenenti alla cerchia familiare del sultano stesso. Essi portavano con sé la cosiddetta *sürre* (ar. *surra*), una sorta di tesoro in danaro e provviste da destinare agli abitanti delle due città proibite, finanziata in parte con i soldi dei *waqf* creati proprio con tale finalità.

Il concetto di *sürre* è anteriore all'epoca ottomana; tuttavia con gli Ottomani acquisisce un senso tecnico, preciso e definito, in seno alla struttura finanziaria e amministrativa di Stato. In particolare, designa una voce specifica nel bilancio programmatico annuale dello Stato: la spesa prevista per la carovana del *hajj*, comprensiva anche delle somme versate in favore della famiglia sceriffale residente a La Mecca, dei beduini come salvacondotto e della struttura religiosa operante nei *haramayn* (ma successivamente anche a Gerusalemme).

A Damasco gli alti dignitari erano attesi dalla carovana organizzata dal governatore e comandata, fino al XVII secolo, da un dignitario locale, definito per le sue funzioni comandante del *hajj* (*amîr al-hajj*). All'inizio del XVIII secolo, invece, fu

5. Barakât non si diresse personalmente al Cairo, ma preferì farsi rappresentare dal figlio minore Abû Numayy, anche perché poco tempo prima aveva fatto uccidere l'emiro ottomano Hüseyin al-Kurdî, comandante navale al servizio del sultano defunto Bayezit II.

6. Così Alessio Bombaci in A. Bombaci – S. J. Shaw, *L'Impero ottomano*, Utet, Torino 1980, pp. 383-384.

7. L'Iraq non era più il centro di eccellenza che era stato in passato per ciò che concerne le vie per il *hajj*. Già nel 1258, con la caduta degli Abbasidi ad opera dei Mongoli, l'importanza era diminuita, ma in particolare nel XVI secolo, con l'emergere della dinastia sciita dei Safavidi e la contestuale conquista delle terre arabe da parte degli Ottomani, la via per il Pellegrinaggio dall'Iraq fu parzialmente interrotta.

introdotta la consuetudine di far condurre la carovana del *hajj* direttamente dal governatore di Damasco. Una prima cannonata segnalava l'inizio della spedizione annuale, mentre la seconda indicava che la carovana si stava mettendo in marcia.

La carovana di Damasco portava con sé il cosiddetto *mahmal*, termine tradizionalmente tradotto "palanchino" che indica una struttura con un'intelaiatura di legno e un tessuto ricamato, su cui si montava una bandiera simile a quella del Profeta Muhammad. Il *mahmal* aveva un significato profondamente simbolico, in quanto indicava un ruolo di rilievo nella conduzione della carovana del *hajj* e la sovranità ottomana sulle terre coinvolte nella spedizione (Siria, Egitto e Hijaz).

L'altra carovana ufficiale per il *hajj* era quella cairota: anch'essa era caratterizzata dalla presenza di un dignitario locale, normalmente un *bey*[8], che comandava la spedizione, e di un altro "palanchino", oltre ad un velo (*kiswa*) che sarebbe stato posto come nuova copertura della *ka'ba*.

Il percorso seguito dalla carovana egiziana attraversava la Penisola del Sinai e la parte occidentale dell'Arabia, fino all'arrivo a La Mecca. Come la carovana damascena, anche quella cairota doveva far fronte agli attacchi e alle pretese dei beduini, ai quali si doveva pagare un certo prezzo per evitare conseguenze gravi. Quando capitava che venisse a mancare la quota pecuniaria stabilita per moderare i comportamenti aggressivi dei beduini, questi quasi certamente avrebbero attaccato la carovana provocando spesso morte e distruzione.

In teoria, il *hajj* deve essere eseguito da tutti i musulmani, ma nella pratica è sempre stato effettuato solo da chi ha le risorse finanziarie per potervi fare fronte. In epoca precontemporanea, compreso il periodo ottomano, non era un compito facile da portare a termine, tanto che richiedeva importanti sacrifici finanziari anche ai fedeli benestanti. I musulmani non muniti di grandi risorse già dalla partenza, dopo il *hajj* si ritrovavano spesso in uno stato di miseria assoluta. Con gli Ottomani, comunque, per ovvie ragioni, cominciò a risultare più semplice per i musulmani provenienti dalle terre anatoliche e da quelle balcaniche (Rumelia) adempiere all'obbligo rituale.

Il percorso favorito era quello passante per Damasco, poiché la città era ben collegata alla capitale imperiale da una importante via terrestre facilmente controllabile dalle autorità centrali. Infatti, lungo il percorso vi era un certo numero di punti di sosta in quanto, nel quadro del loro compito di servitori dei *haramayn*, i sultani ottomani avevano previsto una rete di fortezze e guarnigioni che fungevano da tappa per la carovana.

Si partiva da Üsküdar, che all'epoca era un centro urbano autonomo rispetto ad Istanbul. Dopo aver attraversato in traghetto il Mar di Marmara, si passava per le città di Izmit, Eskišehir e Akšehir, fino a giungere a Konya, ultimo grande centro prima delle montagne del Tauro e dell'arida steppa anatolica. La carovana fa-

8. Nell'amministrazione ottomana la figura del *bey* è presente in diverse realtà. Nell' Egitto ottomano, tuttavia, assume caratteristiche proprie e la sua funzione non è sempre facilmente definibile, cfr. P.M. Holt, *Egypt and Fertile Crescent: A Political History*, Cornell Univ. Press Ithaca, N Y. 1969, p. 23.

ceva una sosta nella città di Adana, passava per Antakya, Hamâ e Hims, prima di rimettersi in cammino fino a Damasco, ove si riuniva alla tradizionale carovana siriana.

Come abbiamo già accennato, sotto gli Ottomani la terza carovana, proveniente da Basra e da Baghdâd, ebbe vita difficile; infatti il conflitto con i Safavidi, cominciato all'inizio del XVI secolo, fece chiudere le frontiere tra i due imperi, impedendo agli sciiti di Persia il normale svolgimento del *hajj*. Essi, perciò, privilegiarono spesso le *ziyaret* (pellegrinaggi locali), come, per esempio, quella a Mashhad, luogo in cui è sepolto Riza, uno dei dodici *imâm*[9]. Quei sudditi dei Safavidi che, comunque, si avventuravano nell'impresa del *hajj*, spesse volte, piuttosto che passare per Basra, preferivano attraversare la Mesopotamia, fino ad arrivare ad Aleppo e, di qui, unirsi ai pellegrini diretti verso la carovana di Damasco. Capitava, non di rado, che gli sciiti di Persia giungessero troppo tardi all'appuntamento con la carovana siriana e che, perciò, soggiornassero a Damasco fino all'anno seguente, per avere la certezza di potersi aggregare alla carovana del *hajj* successivo.

Oltre alle carovane ufficiali esisteva una serie di carovane autonome formate da un certo numero di musulmani che compivano il viaggio verso La Mecca per conto proprio, come ad esempio facevano i maghrebini. Costoro si imbarcavano su navi principalmente cristiane, che nel XVI secolo erano in prevalenza veneziane, nei secoli precedenti erano state anche genovesi e pisane, mentre dal XVII secolo soprattutto inglesi e francesi. Dopo essere giunti ad Alessandria i pellegrini avevano due opzioni: unirsi alla carovana ufficiale che partiva dal Cairo per La Mecca o proseguire con le carovane autonome, non ufficiali.

2. Le fonti per lo studio del *hajj*

Gli Archivi ottomani

Il mondo ottomano, rispetto al passato, ci fornisce un'abbondante messe di testimonianze d'archivio, quanto mai preziose per lo studio delle pratiche del *hajj*. Per esempio, è possibile ricostruire le attività dello Stato e le responsabilità del sultano, che sono assai spesso discusse nelle fonti ufficiali ottomane. Tuttavia, tali fonti sono carenti di dati sul numero dei partecipanti al *hajj*.

Gli archivi ottomani si distinguono per la loro complessità e ricchezza (oltre cento milioni di documenti), fatto questo che li rende unici in tutto il mondo musulmano del passato[10]. Non ci sembra ozioso, perciò, fornire un quadro più preciso della loro struttura e della loro storia, al fine di fornire un'indicazione e un eventuale incentivo per ricerche future.

9. C. Melville, *The Pilgrimage to Mashhad in 1601*, in C. Melville (ed. by), *Safavid Persia*, I.B. Tauris, London-N.Y. 1996, pp. 215-217.

10. A. Çetin, *Başbakanlık Arşivi Kılavuzu*, TTK, Istanbul 1979.

In diverse circostanze gli Archivi hanno subito un'opera di sistemazione e riordino. Nel 1846, per la prima volta seguendo principi che si potrebbero definire moderni, il Gran vizir Mehmet Pascià ordinò al famoso architetto Gaspare Fossati la costruzione di un edificio apposito[11]. È così riunita e ordinata nel nuovo spazio una massa notevole di documenti, conservata all'interno di buste e pacchi e sistemati dal personale addetto alle funzioni archivistiche.

Nel 1911 la neonata Società di Storia Ottomana (*Târîh 'Othmânî Encümeni*) procede al riordino e alla pubblicazione dei documenti conservati nell'Archivio di Stato (*Bašbakanlık Aršivi – Osmanlı Aršivi*). Anche nel periodo repubblicano, dopo un iniziale periodo di stasi, si riconobbe l'importanza di tali Archivi e si diede ampio spazio al lavoro di risistemazione.

In linea di massima, si possono dividere i documenti presenti negli Archivi in due principali categorie: *evrak* (carteggi, lettere, ordini, decreti, ecc.) e *defter* (registri). La maggior parte di questi documenti non è ancora stata studiata e catalogata in maniera definitiva, ma l'opera di sistemazione prosegue senza sosta. Le serie di registri (*defterler*) sono diverse e svariate. A seguire una loro breve descrizione:

– *Mühimme Defterleri* – MD (Registri degli Affari Importanti[12]): si tratta indubbiamente della serie di registri più importante e più consultata dagli studiosi. Essa è conservata nell'Archivio di Stato di Istanbul e copre il vasto intervallo compreso tra il 1553-54 e il 1905, anche se vanno segnalate alcune lacune (periodi 1554-59 e 1561-64). I registri sono disposti in 263 volumi e rappresentano la testimonianza delle decisioni prese durante le sedute settimanali del *Divan*, di cui seguono parzialmente l'ordine cronologico.

Il loro contenuto è, per ciò stesso, assai vario e si può affermare che abbracci tutte le principali attività dell'Impero: politica interna, politica estera, processi discussi in seno al *Divan*, materie fiscali, economiche e religiose.

Per ciò che concerne lo studio del *hajj* in particolare, i MD rivestono una particolare importanza per la presenza – tra le altre informazioni – di dati di carattere quantitativo[13].

11. Per approfondimenti sulla vita e l'opera di Gaspare Fossati, cfr. I. Palumbo Fossati, *Gaspare Fossati, precursore e punto di riferimento degli architetti italiani ad Istanbul,* in "Atti del convegno. Architettura e architetti italiani ad Istanbul tra il XIX e il XX secolo, Istanbul 27-28 novembre 1995", Istituto Italiano di Cultura di Istanbul, Istanbul 1995, pp .61-70.

12. Una descrizione di questa categoria di registri si trova in Çetin, *op. cit.*, pp. 85-110 e nel classicisimo U. Heyd, *Ottoman Documents on Palestine, 1552-1615. A Study on the Firman according to the Mühimme Defteri*, Clarendon, Oxford 1999.

13. Si tenga presente, inoltre, che l'Archivio di Stato (precisamente dal T.C. Bašbakanlık Devlet Aršivleri Genel Müdürluğü, Osmanlı Aršivi Daire Baškanlığı) sta procedendo alla pubblicazione in facsimile di alcuni documenti. In particolare sono state pubblicate le seguenti serie di MD: *3 Numaralı Mühimme Defteri (966-968/1558-1560)*, Yayın Nu: 12 Ankara 1993; *Numaralı Mühimme Defteri (972/1564-1565)*, Yayın Nu: 28 Ankara 1995; *12 Numaralı Mühimme Defteri (978-979/1570-1572)*, Yayın Nu: 33 Ankara 1996; [*Dîvan-ı Hümâyûn Sicilleri Dizisi: V*] *7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/1567-1569)*, Yayın Nu: 37 Ankara 1997. A questi MD aggiungiamo M. Tulum (a cura di), *Mühimme Defteri 90 (1056/1646-47)*, Türk Dünyası Araštırmaları Vakfı, Istanbul 1993.

È possibile trovare, all'interno dei MD, la copia di uno specifico decreto (*firman*, *berat*, ecc.) o di altra documentazione, che, però, non è segnata negli indici. Secondo Uriel Heyd, vi sono più di 150.000 decreti, se non addirittura 200.000.

I più antichi MD, ad ogni modo, non sono conservati nell'Archivio di Stato, ma nell'Archivio del Topkapı Sarayı, il celebre Palazzo del Sultano, dotato di una ricca biblioteca. Qui sono stati ritrovati importanti documenti sull'area meridionale dell'impero Ottomano, già oggetto di pubblicazioni[14].

– *Ruus Defterleri* – RD: il contenuto di questi registri è di natura essenzialmente amministrativa e fornisce informazioni di carattere minuto, relative ad appuntamenti, ricompense, ecc. per il periodo 1547-1908[15].

– *Tapu Tahrir Defterleri* – TTD (Registri del Catasto): si tratta di una delle serie di registri più consultate dagli specialisti, in quanto contiene materiale di natura amministrativa, prevalentemente relativo al rilevamento delle terre e delle popolazioni dell'impero. Essi forniscono notizie sulle riunioni, sui premi, sulle nomine ecc., e coprono, in maniera più o meno continua, il periodo dal 1547 al 1908, anche se il periodo di maggiore continuità è compreso tra i secoli XV e XVI. Il più antico TTD riguarda alcuni *timar* di un *sancak* albanese e risale al 1431.

In origine i TTD erano collocati nell'Archivio dei Registri (*defterhâne*) presso la Moschea di Sultanahmet, ad Istanbul, e solo successivamente, allorché si decise di attuare la riforma archivistica, essi confluirono nell'Archivio di Stato[16]. Attualmente i TTD disponibili sono 1.150 circa e si suddividono, a loro volta, in tre categorie diverse, la più interessante delle quali per lo studio del *hajj* è – con tutta probabilità – quella dei *mufassal*. I *defter-i mufassal* hanno anche la caratteristica di dedicare spesso le prime pagine al testo di un *kanunname* di carattere fiscale.

– *Maliye Defterleri* – MAD (Registri delle Finanze): sono i registri relativi alle spese del Tesoro, all'amministrazione finanziaria dell'impero. Essi si suddividono, a loro volta, in numerose sottoserie e comprendono anche svariati carteggi di contabilità e di minute del Dipartimento del *bašmuhasebe* (direttore del servizio contabile) per il periodo 1500-1800, degli arsenali, delle dogane, ecc., tutti caratterizzati dalla difficoltà nella consultazione, a causa di indici avari di informazioni.

Altre fonti

Ma le vicende e gli ambienti che caratterizzano l'amministrazione ottomana del *hajj* possono essere studiate anche attraverso un folto numero di resoconti di

14. Autori ne sono stati gli storici turchi Özbaran, Orhonlu e Kurtoğlu, i francesi Lesure e Bacqué-Grammont (vedi riferimenti bibliografici).

15. Approfondimenti in N. Göyunç, *XVI. Yüzyılda Ruus ve Önemi*, in "Tarih Dergisi", 17-22 (1967), pp. 17-34.

16. B. Lewis, *The Ottoman Archives as a Source for the History of the European History. Report on current Research*, in *Journal of the Royal Asiatic Society*, (1951): 139-155.

viaggio e relazioni di vario tipo. Trattandosi di un tipo di fonte letteraria, è necessario adottare tutta una serie di precauzioni di carattere metodologico. In primo luogo, il testo deve passare al vaglio di una approfondita analisi critico-filologica. Spesso l'autore di una relazione di viaggio, infatti, afferma di essere stato in luoghi che in realtà non ha mai visitato. In tal caso, dunque, l'attendibilità del relatore è evidentemente dubbia (ma non necessariamente nulla).

Un altro indiscutibile limite di simili fonti è rappresentato dal fatto che gli autori sono in larga parte occidentali e, per ciò stesso, spesso ignorano la cultura e la storia dei territori e dei popoli che si apprestano a descrivere ed osservare. Tuttavia, tale limite è facilmente superabile attuando un accurato e approfondito confronto con le fonti ottomane. Tra i numerosissimi autori di relazioni di questo tipo citiamo in primo luogo tre eruditi ottomani, ognuno dei quali rappresenta una diversa categoria appartenente alla *élite* dominante, quella degli *asker*. Il più celebre di questi è senza dubbio l'intellettuale di corte Evliya Çelebi.

Evliya Çelebi visse nel XVII secolo ed è noto principalmente per essere l'autore di una monumentale opera in diversi volumi dal titolo *Seyahâtnâme* (lett. "Il libro dei viaggi"). L'importanza dell'opera non è certamente sconosciuta agli studiosi che ne hanno giustamente rilevato la rilevanza letteraria e, per certi versi, storica[17]. L'ultimo volume dell'opera è interamente dedicato al *hajj*. Ma tutta l'opera, a dire dello stesso Evliya, è caratterizzata da pellegrinaggi (*ziyaret*) presso santuari e mausolei intitolati a uomini pii dell'Islam di cui egli fornisce una descrizione minuziosa e dettagliata. La caratteristica principale del volume sul *hajj* consiste, in maniera non dissimile da altri resoconti di viaggio del passato e successivi a questo, nella funzione di guida per il musulmano sulla via del pellegrinaggio. Il *hajj* di Evliya è caratterizzato dai problemi provocati dalle popolazioni locali che per tutto il corso del secolo tentarono di contrapporsi alla sovranità ottomana e dal maltempo che proprio in quell'anno si abbatte sulla via del *hajj*. È il 1672 e siamo in piena epoca dei Köprülü[18].

Altro insigne personaggio, autore anch'egli di un'opera sul compimento del *hajj* è il poeta di corte Yusuf Nabi (1642-1712)[19]. Egli è un prolifico compositore di opere varie nel genere e nello stile. La sua relazione di viaggio è intitolata *Tuhfetü'l-haremeyn* (lett., "Il dono dei due Luoghi proibiti") ed è considerata «la

17. La letteratura su Evliya Çelebi e sul suo resoconto di viaggio è sterminata. Citiamo qui, a titolo puramente indicativo, i seguenti titoli e le relative bibliografie B. Cavit, lemma in "Islam Ansiklopedisi"; A. Bombaci, *La letteratura turca*, ed. aggiornata, Sansoni-Accademia, Firenze-Milano 1969, e i diversi lavori che Dankoff ha dedicato al viaggiatore (v. bibliografia).

18. Nella storiografia ottomana si designa in tal modo il periodo 1656-1683 in cui occupano il gran visirato diversi esponenti della famiglia dei Kõprülü.

19. Recentemente uno studioso turco dell'Università di Kırıkkale, Menderes Coskun, ha discussot una tesi dottorale all'Università di Durham, in Gran Bretagna, con la traduzione e l'edizione critica del resoconto di viaggio di Nabi, cfr. Menderes Coskun (ed. by), *Ottoman Pilgrimage Narratives and Nabi's Tuhfetü'l-haremeyn*, Tesi inedita dell'Università di Durham, 1999.

narrazione di pellegrinaggio più letteraria e celebrata»[20]. Pur essendo scritta in prosa artistica (*insa*), l'opera contiene informazioni e dati di carattere sociologico, storico geografico e autobiografico[21]. Inoltre, Nabi decide di arrivare nello Hijaz passando per l'Egitto e non per la più usuale via di Damasco, utilizzata da chi proviene dall'Anatolia. L'opera di Nabi risulta importante anche per le notizie e le descrizioni che fornisce delle principali città arabe (Aleppo, Damasco, Il Cairo ecc.).

Il terzo autore di resoconto del *hajj* che presentiamo è anche quella di maggiore interesse per la sua forte caratterizzazione islamica: si tratta di 'Abd al-Ghânî al-Nâbulusî personaggio nato a Damasco nel 1641 in una famiglia di eruditi. Suo padre, Ismâ'îl 'Abd al-Ghânî, era un giurista di orientamento hanafita e autore di opere letterarie. 'Abd al-Ghânî si dimostrò talmente dotato negli studi da poter insegnare ed emettere opinioni legali (*fatwà*) appena ventenne. Per il discorso che qui interessa, egli è autore di una *rihla* in Siria, Egitto e Hijaz. 'Abd al-Ghânî rappresenta in ambito ottomano uno dei massimi esponenti di quella corrente che riuscì a fondere armoniosamente il *fiqh* con il sufismo[22].

In questa rapida carrellata di viaggiatori nello Hijaz non poteva mancare la citazione di qualche viaggiatore europeo[23]. Per il periodo preso in esame la prolificità di narrative di viaggio verso lo Hijaz non è copiosa come sarà a partire dal secolo successivo. Tuttavia, non mancano gli esempi di un certo interesse, come il testo anonimo composto tra il 1574 e 1595 in cui si legge una descrizione assai verosimile de La Mecca e di Medina.

Altro autore è Vincent Le Blanc che nell'agosto del 1568 si ritrovò a La Mecca e a Medina nel corso di un viaggio che lo avrebbe condotto in diversi punti del mondo. A dire il vero, la sua opera (dal titolo *Les voyages fameux du sieur Vincent le Blanc Marseillois, qu'il a faits depuis l'age de douze ans iusques à soixante aux quatre parties du monde...*, pubblicata a Parigi nel 1648), ad un attento vaglio crititco, rivela la presenza di interi passaggi che, piuttosto che al genere della narrativa di viaggio, sembrano più riconducibili alla letteratura del fantastico. Come sostiene lo studioso Stephane Yerasimos "il est très difficile de déméler la part du réel et du fantastique dans le récit".

3. L'ideologia ottomana e il *hajj*

Il sultano, gazi *e* khâdim al-haramayn

Lo Stato ottomano nasce nel 1299 come un emirato di frontiera, sintesi di elementi turchi, islamici e mediorientali, frutto dell'evoluzione politica e sociale dei

20. M. Coskun, *The most literary Ottoman pilgrimage narrative: Nabi's Tuhfetü'l-Haremeyn*, in *Turcica*, 32 (2000), pp.363-388.

21. *Ibidem*, p. 363.

22. Cfr., per esempio i recenti lavori di Samuela Pagani.

23. Cfr. S. Yerasimos, *Les voyageurs dans l'Empire Ottoman (XIVe-XVIe siècles*, TTK, Ankara 1991, pp. 311-312.

secoli XIII-XIV. Il piccolo emirato ottomano faceva parte del sistema di marche creato dai Selgiuchidi di Rûm nelle frontiere del loro impero.

L'esercito della singola marca poteva essere rinforzato, su decisione del Sultano selgiuchide, da tribù turcomanne nomadi o seminomadi sotto la direzione dei loro capi, comandati a loro volta da un eminente personaggio investito dal sultano.

L'islam dei primi ottomani è conseguenza di una conversione volontaria e, perciò, manca totalmente di segni di costrizione. Mistici e uomini di fede si spingevano, ormai da secoli, fino all'Asia centrale per compiere un'opera di conversione delle popolazioni nomadi che transitavano nell'area. Si trattava di un islam libero da quei cavilli giuridici o teologici che caratterizzano spesso l'islam urbano delle aree storiche. L'islam dei primi Ottomani è, quindi, un islam venato di zelo religioso, semplice, aggressivo, genuinamente pio. Il ruolo dei *'ulamâ'* esiste, ma non è ancora determinante. Prevalgono, invece, i mistici guerrieri, i dervisci erranti, ecc., uomini di una fede poco istituzionalizzata.

Le prime testimonianze di quell'epoca sono tarde, poiché inizialmente tramandate solo per via orale. Risalgono, infatti, essenzialmente al XV secolo. Con il passare dei decenni assistiamo ad un processo di istituzionalizzazione dell'islam, con una sempre maggiore influenza dei *'ulamâ'*. Il sultano, combattente della fede, visto come un eroe nella letteratura epica popolare, è ora sostituito dal *mujâhid* della letteratura giuridica di stampo sunnita hanafita.

Proprio il concetto di *jihâd* diviene una delle colonne portanti, se non la principale, dell'ideologia ottomana, tutta tesa alla giustificazione e alla glorificazione dell'ordine socio-politico.

Alle soglie del XVI secolo, gli ambienti intellettuali di corte raffigurano i rappresentanti della dinastia ottomana come i più eminenti e degni *mujâhid*, secondi soltanto al Profeta Muhammad e ai califfi Ben Guidati in questa qualifica. È il *jihâd* che conferisce agli Ottomani il diritto di estendere la propria sovranità su tutto il territorio mondiale.

In questa ottica, la conquista di Costantinopoli, avvenuta nel maggio del 1453, fu vista dai contemporanei del mondo musulmano come un riconoscimento e una investitura definitiva di questo ruolo supremo all'interno della *umma*. Dopo il passaggio di consegne del potere dai Selgiuchidi agli Ottomani nell'Anatolia occidentale, i sultani di Edirne divennero i realizzatori di un progetto che fino a quel momento era sembrato rinviato al giorno del giudizio: la conquista dell'odiata capitale dei nemici bizantini.

Tuttavia, il ruolo di supremi condottieri del *jihâd* di per sé non poteva costituire un elemento sufficiente per rendere lo stato ottomano l'entità politica guida per tutti i musulmani ed esso restava relegato a potenza regionale del Mediterraneo orientale.

Guida e capo di tutta la *umma* erano stati in passato il Profeta, i Ben Guidati, gli Umayyadi e, infine, gli Abbasidi. Ma dopo l'uccisione dell'ultimo califfo abbaside, avvenuta a Baghdad nel 1258 ad opera dei Mongoli, nessun sovrano era riusci-

to ad essere la suprema guida dei musulmani. Neanche il califfo fantoccio nelle mani dei Mamelucchi del Cairo, erede degli unici superstiti abbasidi del massacro mongolo, era riuscito ad ottenere un simile riconoscimento, nonostante le autorità mamelucche tentassero, di tanto in tanto, di imporne la figura e numerosi sovrani locali si rivolgessero a lui per ottenere un'investitura formale.

Il passo successivo per divenire una potenza internazionale sarebbe stata la conquista dei territori dell'altra grande controparte regionale che vantava allora la supremazia politica islamica: il Sultanato mamelucco, appunto.

I Mamelucchi, infatti, oltre a custodire l'erede degli Abbasidi, possedevano da oltre due secoli (1250-1517) le chiavi della *ka'ba*, simbolo di dominio delle due aree proibite de La Mecca e di Medina.

Per divenire l'indiscussa potenza mondiale a capo del mondo musulmano, l'Impero ottomano mirava a scalzare i Mamelucchi dal loro tradizionale ruolo di "servitori dei due Luoghi proibiti".

Come risulta da alcune epigrafi, il titolo di *khâdim*[24] *al-haramayn* fu impiegato la prima volta dal celebre Salâh al-Dîn (1169-1193) in probabile contrapposizione al califfo fatimide al-Nâsir. Successivamente, furono i Mamelucchi a farne uso in maniera discontinua. Così, per citare un esempio, vediamo che i sultani Baybars (1260-77), Qalâwûn (1280-90), al-Ashraf Khalîl (1290-93), Qâ'it Bây (1468-96) utilizzano in diverse occasioni il titolo o sue varianti.

Lo storico ottomano Aşıkpašazade descrive il mutamento della situazione politica dell'area vicino orientale allorché il sultano ottomano modifica l'appellativo con cui si rivolge al sultano mamelucco: inizialmente quest'ultimo è definito ossequiosamente "sultan-ı haramayn babam" (lett. "padre mio, sultano dei due Luoghi proibiti"), successivamente diviene, con minor deferenza, "kardešim Mısır sultanı" (lett. "fratello mio, sultano d'Egitto")[25].

Allorché l'esercito ottomano, guidato da Selim in persona, conquista il Sultanato mamelucco, le diverse autorità religiose delle terre arabe si impegnano solennemente a riconoscere il nuovo sovrano. Tra costoro vi è anche lo *sharîf al-Makka*: la dinastia dei Banû Hâshim non si oppone ai nuovi conquistatori.

Il pellegrinaggio, da quel momento, divenne l'occasione per riaffermare ogni anno solennemente e pubblicamente la sovranità ottomana nell'epicentro del mondo musulmano. Lo *sharîf al-Makka* avrebbe goduto di una grande autonomia ma il suo potere sarebbe stato bilanciato dalla nomina di un governatore ottomano di stanza a Gedda. L'unica eccezione a quanto detto è una parentesi durante le guerre con i Wahhabiti, avvenute nel XIX secolo.

In termini generali, il *jihâd* e il *hajj* rientrano nella categoria degli atti obbligatori (*fard*). Tuttavia, il primo è un obbligo collettivo (*al-kifâya*), mentre il secondo è individuale (*al-'ayn*). Le implicazioni giuridiche di tale differenza consistono nel

24. La radice araba KH-D-M indica proprio l'atto di prestare un servizio, di custodire o di servire.

25. S. Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatıh Sultan Mehmet'in Siyası ve Askeri Faaliyeti*, TTK, Ankara 1985², p. 338.

fatto che il musulmano che dovesse trovarsi di fronte alla scelta tra l'esecuzione del *jihâd* o del *hajj*, dovrebbe in prima istanza optare per il secondo: l'obbligo del *jihâd* non può in alcun modo essere un impedimento per l'esecuzione dell'obbligo del *hajj*[26]. L'eccezione sussisterebbe esclusivamente nel caso in cui si tema per l'incolumità dei pellegrini o della comunità in generale, nel preciso momento in cui si sta partendo per il *hajj*. In tal caso, infatti, il musulmano dovrebbe immediatamente mettersi a disposizione dell'autorità per contrapporsi alla causa del pericolo.

Nello specifico della storia ottomana e, più in particolare, della figura del sultano, conformemente all'ideologia ottomana che vede i membri della dinastia come i più degni tra i *gazi*, l'obbligo del *jihâd*, nella sua forma militare giuridicamente disciplinata, fu adempiuto con costanza dal sultano in persona, almeno fino all'epoca di Selim II (1566-74)[27].

Come già previsto dai giuristi delle epoche precedenti, per i massimi rappresentanti dell'autorità politica, in primo luogo califfi, vizir e sultani, l'esecuzione del *jihâd* è un obbligo individuale (*fard al-'ayn*), salvo le specifiche situazioni ostative. Al contrario, per le medesime autorità, l'obbligo del *hajj* diviene collettivo (*fard al-kifâya*), o meglio deve essere delegato ad un rappresentante, normalmente inserito nella cerchia dinastica, il quale esegue il *hajj* per sé e per conto del sultano.

Con la conquista del titolo di *khâdim al-haramayn*, il sultano si obbliga individualmente anche a rendere sicuri la vita, i beni e i percorsi dei musulmani diretti a La Mecca per l'espletamento del loro dovere rituale. L'obbligo specifico discende anche da un obbligo più generale che ricade sul sovrano: assicurare la difesa della comunità da ogni sorta di pericolo, in particolare rispetto alle vite, alla proprietà e al decoro di tutti i fedeli. Il sultano ottomano, *gazi* per eccellenza, svolge il *jihâd* anche assicurando l'integrità dei diritti pubblici, o "obbligazioni di Dio" (*huqûq Allâh*) e l'eventuale punizione di colui che dovesse violarli, con pena *hadd*[28] e con la cosiddetta "pena correttiva" (*ta'zîr*[29]), che soccorre in quei casi in cui non si verificano tutte quelle condizioni richieste nel caso di pena *hadd*.

26. La realtà storica, però, ha mostrato che l'esecuzione del *hajj* prima del XX secolo e delle sue innovazioni tecnologiche, fu appannaggio di un numero limitato di fedeli, mentre il *jihâd*, nelle sue diverse forme, fu oggetto di continua applicazione nelle diverse aree geografiche del mondo musulmano.

27. Dopo Selim II, per certi versi, il *jihâd* militante dei sultani si trasforma nella retorica di corte e dei *'ulamâ'*, che durerà fino alla I Guerra mondiale e alla fine dell'Impero.

28. Nel *fiqh* il termine *hadd* designa la sanzione stabilita dal testo coranico per la violazione di determinati atti proibiti che, in dettaglio, sono: il rapporto sessuale extraconiugale (*zinâ*), la falsa testimonianza di rapporto sessuale extraconiugale (*qadhf*), il consumo di vino (*khamr*), il furto (*sâriq*), il brigantaggio (*qat' al-tarîq*).

29. In senso tecnico giuridico, con *ta'zîr* si intende la pena discrezionale stabilita dal giudice (*qâdî*) per la violazione di atti proibiti, ma la cui sanzione non è stabilita nel Corano e, pertanto, non sono sottoposti al regime sanzionatorio delle pene *hadd*. Nella pratica, è lo strumento primario del diritto penale ottomano.

Poiché il pubblico interesse è più importante dell'obbligo del singolo, il sultano è esentato dall'obbligo di svolgere il *hajj* personalmente. Vi sono numerose opinioni giuridiche (*fatwà*) espresse formalmente dalle più influenti personalità religiose dell'epoca che confermano tale visione, sia in ambito hanafita sia negli altri orientamenti giuridici.

Negli anni a venire, il titolo di *khâdim al-haramayn* sarà sempre più lo strumento per avanzare pretese al titolo califfale da proporre a tutti i musulmani del mondo, cominciando da quelli turcofoni. Si tratta, con tutta evidenza, di una pretesa che prende piede in epoche posteriori a quella in argomento (con l'eccezione, priva di un riscontro concreto, del progetto politico della massima autorità religiosa dell'Impero, lo *šaykh al-islâm* Ebû l-Sü'üd Efendi, vissuto all'epoca del sultano Süleymân).

Il hajj *è un obbligo per il Sultano?*

È stato più volte rilevato nei capitoli precedenti che il *hajj* costituisce per ogni musulmano un obbligo e, per poterlo adempiere, egli deve essere sano di mente, maggiorenne, libero, avere le possibilità finanziarie per coprire le spese di viaggio, non avere cause pendenti, assicurare il sostentamento della famiglia, garantirsi la sicurezza durante il viaggio.

Da un punto di vista strettamente tecnico giuridico – come è stato accennato poco sopra – il *hajj* si configura come un obbligo (*fard*) tassativamente imposto su ogni individuo (*al-'ayn*). In realtà, rispetto ad altri obblighi individuali, come la Preghiera (*salâ*) o la tassa rituale (*zakâ*), il carattere della tassatività è molto attenuato dalle indubitabili difficoltà di diverso carattere che l'esecuzione del *hajj* comporta.

Una categoria molto particolare di esclusi dall'obbligo è rappresentata da coloro che detengono il potere, almeno secondo una parte della dottrina. Nel corso della storia islamica, è una pratica diffusa da parte delle diverse dinastie regnanti quella di far eseguire il *hajj* ad un membro della famiglia, spesso di sesso femminile, che svolge il pellegrinaggio non solo per adempiere al proprio obbligo, ma anche facendo le veci del sovrano.

È un fatto storicamente appurato che nel corso dell'esistenza dell'Impero ottomano nessun sultano abbia adempiuto all'obbligo del *hajj*. La motivazione, concreta e non solo teorica, sembra facilmente intuibile: la distanza tra i *haramayn* e la capitale dell'Impero, Istanbul, era tale da far temere problemi di ordine pubblico nella capitale, come accadeva spesso nelle occasioni in cui il Sultano si assentava. Con il tempo tale consuetudine si impose al punto da essere considerata una regola rigida, come dimostra l'episodio del sultano Osman II, cui faremo cenno nelle pagine seguenti.

L'unica parziale eccezione a questa assenza dei sultani ottomani da La Mecca è costituita dal pellegrinaggio compiuto da Cem, il sultano mancato, fratello di Bayezit, che morì in esilio a Napoli nel 1495.

La figura di Cem ha spesso attirato l'interesse degli studiosi[30]. Egli cominciò ad esercitare un certo peso politico solo a partire dal 1481, alla morte del padre Mehmet, il celebre conquistatore di Costantinopoli. Concorreva, infatti, con il fratellastro al titolo di sultano dell'Impero ottomano, seguendo il criterio di successione dell'epoca secondo il quale era considerato idoneo al titolo sultanale il pretendente al trono che fosse stato più rapido a raggiungere la capitale con qualunque mezzo. Si comprende, perciò, l'urgenza con cui, alla notizia della morte di Mehmet II, i due pretendenti al trono, Bayezit e Cem, si apprestarono a giungere ad Istanbul.

È noto che a spuntarla fu il conservatore Bayezit a scapito del filantropo Cem. Nel corso delle trattative per vedersi riconosciuta una certa sfera d'autorità dall'ormai sultano Bayezit II, Cem si rifugiò alla corte di Qâ'it Bây, sultano mamelucco[31].

Nel corso del suo soggiorno cairota, Cem non riuscì ad ottenere da Qâ'it Bây l'aiuto sperato contro il fratello. Durante una pausa nelle difficili trattative con il sovrano mamelucco, egli ne approfittò per adempiere all'obbligo del *hajj*: era l'inizio del 1482. Al fine di ottenere un sostegno ideologico, egli portò con sé un folto gruppo di *'ulamâ'*. Secondo lo storico Sidney Nettleton Fisher, eseguendo il pellegrinaggio, Cem «con tutta probabilità ambiva ad ottenere il sostegno della componente religiosa e puramente turca esistente in seno allo Stato ottomano»[32].

Questo episodio è descritto in quell'opera contemporanea che può essere considerata la biografia ufficiale del principe ottomano, le *Vâkı'ât-ı Sultân Cem*:

> In data 18 *shawwâl* 886 (9 dicembre 1481), (Cem e i suoi sostenitori) partirono in viaggio in direzione dello Hijaz. Essi si misero in marcia e, diretti verso lo Hijaz, attraversarono deserti e sentieri di montagna. La domenica del *dhû l-hijja* 886 (15 gennaio 1482) incontrarono il *bey* dello Hijaz che gli era andato incontro: era l'ora della Preghiera dell'alba quando fecero il loro ingresso nella sacra *ka'ba* – sia magnificato Dio l'Eccelso. Essi compirono le circumambulazioni, la settuplice corsa del *sa'î* e la *'umra*, decidendo di assumere lo stato di sacralizzazione, *ihrâm*, e compiere la circumambulazione[33].

30. Nel corso degli anni sono uscite numerose opere sul personaggio, tra cui: E. Sablier, *Le prisonnier de Bourganeuf: Djem Sultan, 1459-1495*, Perrin; Paris 2000, G.E. Carretto, *Gem Sultan pellegrino d'Oriente*, Pagus, Treviso 1991.

31. Ciò che rese Cem veramente celebre in Europa fu la sua lunga permanenza alla corte del Papa. Tutto cominciò allorché Cem, rifugiatosi in esilio in Europa, riprese i contatti con il gran maestro dei Cavalieri di San Giovanni di Rodi, padre D'Aubusson, con cui aveva concluso un trattato quando Mehmet II era ancora in vita. Egli venne accolto a Rodi come ostaggio-ospite, divenendo così la chiave di volta della diplomazia europea ed ottomana dell'ultimo ventennio del secolo. Cem era un ostaggio prezioso in quanto conferiva allo stesso tempo prestigio politico e denaro.

32. S. Nettleton Fisher, *The Foreign Relations of Turkey. 1481-1512*, Illinois Studies in the Social Sciences, Vol. XXX, 1, University of Illinois Press, Urbana 1948, p. 26.

33. Testo in *facsimile,* traslitterazione e traduzione in francese in N. Vatin, *Sultan Djem. Un Prince ottoman dans l'Europe du XVe siècle d'après deux sources contemporaines: Vâkı'ât-ı Sultân Cem,Oevres de Guillame Caoursin,* TTK, Ankara 1997, p. 132.

Tuttavia, al suo ritorno al Cairo Cem dovette constatare che Qâ'it Bây non aveva affatto cambiato posizione, sul sostegno politico e militare da offrire al principe ottomano.

Anche il pio Bayezit, all'epoca in cui era ancora governatore di Amasya, pensò di compiere il *hajj*. Tuttavia, giunse una comunicazione del Gran vizir che lo invitò in maniera decisa a non partire per lo Hijaz per questioni di sicurezza dello stato.

Un altro caso, questa volta sfortunato e gravido di conseguenze, è rappresentato dall'episodio della mancata esecuzione del *hajj* da parte di Osman II. Il giovane sultano (15 novembre 1603 – 20 maggio 1622), figlio del sultano Ahmet (1603-1617), a seguito di un colpo di stato assurge al trono con il favore dello *shaykh al-islâm* Es'ad Efendi e dello *kızlar ağası* Mustafa, in data 26 febbraio 1618 (30 *safar* 1027).

Dopo alcuni anni di governo sotto l'influenza del gran vizir e del *kızlar ağası*, durante i quali l'Impero è coinvolto in un conflitto con la Polonia, Osman II acquisisce una certa autonomia decisionale. È detestato dai Giannizzeri per il trattamento loro riservato, ma non è amato nemmeno dal popolo, né in certi ambienti dei *'ulamâ'*.

Osman II trascorre i suoi anni di governo con il desiderio di compiere il *hajj*. Ma ancora una volta sorge un parere negativo dei *'ulamâ'*. In una *fatwà* prodotta dallo *shaykh al-islâm* Es'ad Efendi in occasione della dichiarata volontà di Osman di eseguire *il hajj* si legge: «Il *hajj* per i sultani non è un obbligo. Al contrario, essi non dovrebbero abbandonare la loro posizione di comando e dovrebbero assicurare la giustizia in quanto potrebbero insorgere rivolte»[34].

Le indiscrezioni circa i malumori dei Giannizzeri, infatti, raggiunsero l'ambiente dei *'ulamâ'* favorevoli al sultano, tanto che anche altre importanti personalità dell'epoca appoggiarono la *fatwà* dello *shaykh al-islâm*. In particolare, l'autorevole Aziz Mahmut Hüdâyî si pronunciò affermando che il giovane Osman avrebbe dovuto attenersi all'opinione espressa nella *fatwà* di Es'ad Efendi in quanto perfettamente conforme ai principî stabiliti dal *fiqh*.

Nel 1622/1031 egli si mise a capo di una spedizione militare contro l'emiro druzo Fakhr al-Dîn Ma'n e, dopo averlo sconfitto, decise di compiere comunque il *hajj*. Ma nello stesso mese si scatenò una rivolta dei Giannizzeri e dei *sipahi*, con il sostegno di certi *'ulamâ'*. Egli fu imprigionato e sembrò inizialmente che potesse avere salva la vita.

Tuttavia, la direzione delle operazioni passò a Dawud Pascià, favorito di Mahpeker, madre di Mustafa, l'ex sultano, zio di Osman. Proprio Mustafa fu riportato al potere e Dawud Pascià fu nominato gran vizir. Costui ordinò che Osman fosse condotto nella fortezza di Yedi Kule e lì giustiziato a seguito di una condanna a morte[35]: era la sera del 20 maggio 1622 (21 *rajab* 1032). Sarebbe stato sepolto nella *türbe* di suo padre, il sultano Ahmet I (1603-20).

34. A. Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, I, Vakfi Yayinleri Istanbul 1990

35. È il primo di tre sultani detronizzati e condannati a morte (gli altri saranno Ibrahim e Selim III).

Le protezione interna del hajj

L'amministrazione ottomana mirava a difendere il transito delle vie del pellegrinaggio anche a livello interno: gli Ottomani concludevano accordi con i beduini affinché approvvigionassero i musulmani impegnati nel *hajj* previa una lauta ricompensa. Questa pratica permise di creare una solidarietà e un vincolo stretto tra gli Ottomani e i beduini, i quali non facevano altro che eseguire una delle pratiche più antiche del deserto: pretendere un compenso dai viandanti che gli attraversavano la strada. Tuttavia, le relazioni tra le due parti non furono sempre amichevoli. Al contrario, la storia dei rapporti tra le carovane del pellegrinaggio e i beduini si segnala spesso anche per momenti terribili, come nel caso delle incursioni beduine subite dai fedeli nel corso del regno di Murat IV (1623-40) o della tragedia del 1757 allorché la carovana del pellegrini fu completamente dispersa da un attacco operato dai beduini e una parte dei fedeli morì uccisa dagli incursori o per gli stenti patiti nel deserto.

La soluzione più efficace per impedire ai beduini di attaccare i pellegrini sarebbe stata quella di aumentare il numero delle fortezze lungo i percorsi e la consistenza numerica delle guarnigioni ivi stanziate. Ma i costi proibitivi richiesti per la realizzazione di un simile progetto, lo rendevano inattuabile da principio. La via più realizzabile restava quella di stabilire una quota da destinare ai beduini.

Proprio per assicurare l'incolumità dei pellegrini sulle vie del deserto, fu istituita una carovana con funzioni di soccorso e assistenza per i nuovi *hajjî*, sulla via del ritorno da La Mecca. Tale carovana (*cerde*) aveva, nello specifico, il compito di approvvigionare e proteggere i pellegrini da eventuali incursioni dei beduini in un momento in cui essi risultavano particolarmente esposti ad ogni tipo di difficoltà.

L'ammontare della *sürre* necessaria per finanziare il *hajj* veniva stabilito in base alla situazione politica delle aree interessate (quelle desertiche, ma anche la Siria e l'Egitto), per le lunghe percorrenze, e da accordi negoziati con le tribù locali di beduini, per le percorrenze brevi.

Era l'*amîr al-hajj* che contrattava con i capi beduini locali. Le uniche testimonianze di queste contrattazioni sono le fonti ottomane, poiché non esiste alcuna fonte documentaria dalla parte dei beduini, come pure da parte di osservatori neutrali. Non deve stupire, perciò, se in tali fonti si percepisce un certo tono propagandistico e compiaciuto a favore del regime ottomano.

La protezione dei pellegrini non va intesa solo nel senso di una difesa da attacchi militari interni, come quelli dei beduini, o esterni, ad opera di potenze miscredenti, ma anche nei termini di un pronto intervento in caso di calamità naturali, come nubifragi, siccità, carestie ecc. Tutti elementi che aumentano le difficoltà di svolgimento del pellegrinaggio e che, in determinate situazioni, hanno provocato persino l'interruzione del *hajj* con il benestare dei *'ulamâ'*.

La carovana di cui faceva parte Evliya Çelebi, per esempio, si trovò nel bel mezzo di una tempesta di neve che seminò il panico nei vari gruppi di pellegrini,

i quali oltretuttto persero buona parte delle provviste. È ancora il XVII secolo che si segnala particolarmente per disagi di varia natura. A testimonianza di questo vi è, oltre alle relazioni di viaggio, anche un certo dibattito tra i *'ulamâ'* nell'ambito del *fiqh*. In questo senso, può essere utile la lettura dell'epilogo di un trattato scritto dal giurista hanafita al-Shurunbulâlî (1640-180) alla fine del *ramadân* nell'anno 1041 (8 aprile 1632), successivamente a degli eventi sanguinosi che videro coinvolti Giannizzeri, beduini e forze al servizio dello *sharîf al-Makka*:

Alla domanda: «Dovremmo andare a compiere il *hajj* in un momento come questo con notizie simili che giungono da La Mecca?», noi diciamo «Si, certo!», in quanto in definitiva la sicurezza dei pellegrini è la condizione più probabile e questo è ciò che conta. È chiaro che vi è sicurezza da qui fino a La Mecca, in particolar modo se siamo accompagnati da forti militari al seguito della carovana dell'*amîr al-hajj*, il quale in genere dispone di forze militari decisamente superiori alla media. La situazione concreta è giudicata sulla base dell'esito più probabile, poiché è tanto favorevole quanto indubbio, e non ha senso immaginare la sconfitta di forze e carovane simili, specialmente per la presenza di sì tanti combattenti ed arcieri. Quindi, coloro che sono in grado di compiere il *hajj* lo facciano in quanto non possono accampare scusa alcuna. Se non dovessero effettuarlo, essi saranno considerati peccatori in quanto messi in condizione per compierlo immediatamente. Noi cerchiamo la guida e la generosità di Dio. Questo è quanto il debole, umile e indegno scrittore poteva fare con l'aiuto e la provvidenza di Iddio onnipotente[36].

Il passo citato permette di intuire quanto fosse importante che il ruolo sultanale di servitore e protettore dei *haramayn* non fosse messo in discussione. Il *faqîh* egiziano, con il suo il trattato, intese anche sottolineare questo aspetto. Egli rappresentava il tipico membro di quella classe di *'ulamâ'* hanafiti totalmente inseriti nella struttura di governo ottomana e, in questo senso, estremamente funzionali alle ragioni del Sultano.

La composizione delle carovane era varia: oltre ai pellegrini in senso stretto, vi erano commercianti, notabili e i militari di scorta. Il numero e la composizione di questi ultimi era variabile di anno in anno: nel corso del XVI secolo si trattava essenzialmente di membri della cavalleria tradizionale (*sipahi*) e di giannizzeri della guarnigione di Damasco. Nel 1571 ci fu un cambiamento nell'amministrazione della carovana che a quella data poteva essere condotta da notabili locali. Nel 1708 fu introdotto il costume, che sarebbe rimasta immutato fino al termine dell'Impero Ottomano, per cui la carica di *amîr al-hajj* sarebbe stata ricoperta dal governatore di Damasco sia nel percorso d'andata che in quello di ritorno.

Le spese della carovana non venivano finanziate con una tassa speciale, ma si attingeva dalle entrate fiscali ordinarie. La quota destinata al *hajj* era denominata *irsaliye*. In realtà, con tale termine si soleva designare, in senso tecnico finanziario, le entrate annuali in danaro o in natura versate nel tesoro personale del Sultano dai titolari di *sancak* non timariali. Per la loro stessa natura, perciò, tali entrate si

36. Manoscritto conservato nella Biblioteca della Süleymaniye ad Istanbul nel Fondo Es'ad Efendi, collocaz. 1027/24, f. 252.

prestavano bene a svolgere la funzione di fondo per l'approvigionamento dei pellegrini ottomani e per altre spese di supporto.

La voce di spesa più consistente era costituita probabilmente dai finanziamenti per la rete di guarnigioni stabilite lungo il percorso del pellegrinaggio (*darb al-hajj*). Le truppe lì stanziate giungevano entrambe da Damasco ma avevano un'origine diversa, in quanto vi era la componente locale di giannizzeri e quella ottomana in senso stretto, originariamente proveniente da Istanbul.

Nel territorio hijazeno, entrambi gli *amîr al-hajj* godevano della massima autorità, primeggiando anche nei confronti del governatore ottomano di Gedda e dello stesso sceriffo de La Mecca. In ogni modo, va detto che l'*amîr al-hajj* damasceno godeva di maggiore prestigio e autorità rispetto al pari titolato egiziano.

Se per compiere l'obbligo del *hajj* erano necessari pochi giorni, l'organizzazione dello stesso, inteso come un atto statale, necessitava di diversi mesi: a partire dal terzo mese dell'anno, in cui veniva stabilita la cifra necessaria per finanziare l'impresa, e passando per il settimo mese dell'anno, in cui gli stipendi venivano portati da Istanbul a Damasco, fino al *dhu 'l-hijja*, mese in cui si esegue il pellegrinaggio.

4. Insidie portoghesi sui *haramayn*

Il hajj *e le relazioni mamelucco-ottomane*

All'epoca in cui Selim divenne sultano (1512), l'Impero ottomano godeva nel mondo musulmano di una grande fama dovuta alla conquista di Costantinopoli e al ruolo riconosciuto di principale esecutore del *jihâd* contro i miscredenti. Ma – come più volte abbiamo fatto notare – la principale potenza politica e militare della regione continuava ad essere il Sultanato mamelucco, con i suoi possedimenti territoriali, il prestigio in tutto il mondo islamico e la forza dei suoi eserciti di terra. Nella memoria degli Ottomani era ancora fresco il ricordo delle sconfitte subite in occasione del primo conflitto mamelucco-ottomano (1483-91).

Secondo la visione prevalente tra gli storici, quando Selim attaccò i Mamelucchi, non lo fece seguendo un disegno espansionistico pianificato. Si trattò, al contrario, quasi di una circostanza imprevista, accaduta nel corso di una campagna militare inizialmente diretta contro gli eretici Safavidi di Persia.

Non è questa la sede per discutere e interpretare gli eventi del 1517. Ciò che invece vogliamo enfatizzare è che, a prescindere dai programmi ottomani iniziali, allorché conquistò il Sultanato mamelucco Selim si rese subito conto di potere utilizzare il prestigio derivante dal possesso dei Luoghi Santi de La Mecca e di Medina, ma anche di Gerusalemme, per finalità ideologiche dinastiche. Era forte la volontà di imporsi come principale potenza del mondo islamico, contro i nemici infedeli, ma anche contro le eresie che andavano diffondendosi all'epoca, quella sciita safavide in primo luogo.

Nel corso di pochi decenni lo stato e l'equilibrio delle forze militari tra Mamelucchi ed Ottomani erano mutati: dalla costruzione dell'arsenale di Galata, ad Istanbul (1453), l'Impero ottomano era andato perfezionandosi e potenziandosi rispetto a tutte le forze presenti nell'area.

In questo senso, la flotta imperiale divenne uno strumento di potere e di propaganda del regime ottomano che, in tal modo, esprimeva tutta la propria magnificenza. Anche come forza di terra gli Ottomani seppero adeguarsi alle nuove tecnologie, introducendo le diverse tipologie di arma da fuoco disponibili all'epoca[37].

Al contrario, i Mamelucchi restarono legati ad una concezione arcaica delle tecniche e delle tecnologie di guerra. Rifiutarono in parte l'utilizzo delle armi da fuoco e non seppero adeguarsi alle emergenti necessità di creare una flotta affidabile e di dimensioni tali da fronteggiare gli avversari europei in espansione[38].

La nuova forza dell'Impero ottomano conduceva inevitabilmente alla conquista di quello che gli studiosi di geopolitica definirebbero "spazio geopolitico" che, per la conformazione ideologica e per le aspirazioni dello stato ottomano, comprendeva il cuore tradizionale dell'islam: le terre arabe e, in particolare, i territori sacri dei *haramayn* e di Gerusalemme (*qiblatayn*). La flotta ottomana, poi, avrebbe consentito quella sicurezza delle vie marittime del *hajj* che i Mamelucchi non erano stati in grado di garantire a causa della loro scarsa propensione per le cose di mare. Sarebbe ricaduto sugli Ottomani, in qualità di nuovi protettori dei *haramayn*, il compito di rendere sicuri anche i percorsi via mare, in particolare il Mar Rosso, in quanto rotta marittima preferita da tutti quei musulmani, in particolare provenienti dall'oriente e dal subcontinente indiano, che intendevano eseguire il *hajj*.

Le relazioni luso-ottomane

Questo mutamento delle forze in campo si manifestò progressivamente. In particolare, fu nel 1502 che i Portoghesi, pochi anni dopo l'impresa di Vasco da Gama (1498), cominciarono a solcare le acque dell'Oceano indiano e a bloccare l'ingresso del Mar Rosso, il Bâb al-Mandab.

L'Egitto, per tradizione area fondamentale nell'equilibrio geopolitico della regione, assumeva un ruolo essenziale nei piani imperiali dei Portoghesi ai fini della loro espansione nell'Oceano Indiano.

Le due missioni di ricognizione e spionaggio organizzate dalla corona portoghese (la prima affidata a Pero da Covilhã e Afonso de Paiva, datata 1487-90; la

37. H. Inalcık, *The socio-political effects of the diffusion of the fire-arms in the Middle-East*, in V.J. Parry – M.E. Yapp (a cura di), *War Technology and Society in the Middle East*, Oup., Oxford 1975.

38. D. Ayalon, *Gunpowder and Fire-arms in the Mamluk Kingdom*, London 1956; Idem, *The Mamluks and Naval Power: a Phase in the struggle between Islam and Christian Europe*, in "Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities", 1-8 (1967), pp. 1-12.

seconda al solo Pero da Covilhã[39] negli anni 1490-92 o 93) miravano certamente a raggiungere le terre del leggendario Prete Gianni (*Preste Joham*), ma servivano anche a raccogliere informazioni relative al commercio delle spezie e, eventualmente, ad attuare la conquista dell'Egitto[40]. Il Portogallo avrebbe così potuto insidiare e, se possibile, distruggere i *haramayn*, oltre a conquistare il granaio mediorientale e il monopolio completo del commercio delle spezie passante per il Mar Rosso.

Le difficoltà mamelucche ad affrontare un conflitto sui mari si manifestarono immediatamente al punto che, già nel 1504, il sultano mamelucco, Qânsawh al-Ghawrî, dopo un disperato tentativo di attivare contatti con la corte papale, fu costretto a rivolgersi agli Ottomani. All'epoca il sultano ottomano Bayezit non manifestava particolari ostilità nei confronti della corte mamelucca: prevaleva infatti la comune aderenza al sunnismo, contro gli infedeli cristiani e gli eretici di Persia.

Alla fine del 1505 parte dal Cairo una spedizione navale per fronteggiare i Portoghesi che – si teme – vogliono attaccare e conquistare l'importante porto di Gedda, tradizionale sbocco sul mare delle vicine Mecca e Medina[41]. Il supporto logistico e le competenze sono messe a disposizione dello stato mamelucco dagli amici-nemici Ottomani. In quell'anno (913./1507-08), giunse da Gedda, Husayn Bey al-Kurdî, emiro [ottomano] al servizio del sovrano d'Egitto Qânsawh al-Ghawrî, alla guida di tre navi e tre galeotte in rotta verso l'India. Egli, con la propria imbarcazione, si diresse a Diu per scontrarsi con il Franco che aveva fatto il suo ingresso nell'Oceano Indiano e aveva interrotto i traffici commerciali dei musulmani[42].

39. Sui due viaggi di Pero da Covilhã vedasi la classica opera di Conde de Ficalho, *Viagens de Pero de Covilhã*, Coll. Extra, IN-CM, Lisboa 1988 (riedizione dell'opera del 1898). *cfr.* anche L. F. Barreto (a cura di), *Por mar e terra, Viagens de Bartolomeu Dias e Pero da Covilhã*, Biblioteca Nacional, Lisbona 1988. Non vi sono tante fonti sulla spedizione di Covilhã; la più incisiva resta l'opera di padre Francisco Álvares, *Verdadeira informaçam das Terras de Preste Joham das Indias*, scritta come memoria dell'ambasceria che raggiunse l'Etiopia nel 1520. In italiano esiste la versione fornita da Ramusio.

40. A. C. Hess, T*he Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in *The American Historical Review*, Vol. 75, 7. (1970), pp. 1892-1919.

41. Nello Hijaz i beni di prima necessità scarseggiavano e, perciò, era necessario importarli dall'esterno. Gedda, il porto che serviva La Mecca si trovava nel mezzo del Mar Rosso, in una posizione strategicamente ideale. La costa a nord di Gedda causava problemi alla navigazione per via della barriera corallina particolarmente alta e delle numerose secche. Generalmente, perciò, le imbarcazioni provenienti dall'Oceano Indiano sceglievano di fermarsi nella città portuale: il loro contenuto era scaricato e ricaricato all'interno di imbarcazioni di piccole dimensioni che proseguivano fino a Suez. Da lì, le mercanzie erano trasportate al Cairo in groppa ai dromedari. Un'alternativa alla via terrestre era costituita dal Nilo, per mezzo di imbarcazioni fluviali che giungevano ad Alessandria ove i beni commerciali venivano acquistati dai Veneziani.

Quando il *hajj* coincideva con il monsone, il volume dei traffici commerciali aumentava notevolmente. Gedda, ad ogni modo, non era l'unico porto commerciale in dell'area: Yanbu' si trovava trecento chilometri a nord di Gedda mentre Halî era situata a sud.

42. Bâ Faqîh, in R. B. Serjeant,. *The Portuguese Off the South Arabian Coast. Hadramî Chronicles. With Yemeni and European Accounts of Dutch Pirates off Mocha in the Seventeenth Century*, Librarie du Liban, Bayrut 1974[2], p.44.

Gli stati musulmani che si collocano sull'area dell'Oceano Indiano si armano per fronteggiare i Portoghesi. Dopo il 1517 sono numerose le ambascerie dall'India, dallo Yemen e dal Sudest asiatico che giungono nell'Impero Ottomano, spesso direttamente di fronte al Sultano, con la richiesta di sostegno contro il pericolo portoghese. In larga maggioranza provengono da territori che si situano nella sfera di interessi portoghesi: Cambay si trova nel Gujarât, Dâbhôl nel Bîjâpur, Châul nell'Ahmadnagar. I Sultani ottomani, a partire da Selim e Süleymân, mal sopportavano l'idea che le vie marittime del *hajj* fossero insidiate dalle navi cristiane.

Nel capitolo X del *Kitâb-ı Bahriye*[43] Piri Re'is parla dell'Abissinia (Habeş) e della costa dell'Africa orientale fino al Capo di Buona Speranza, ed auspica che gli Ottomani respingano i Portoghesi dal Mar Rosso. Il tono utilizzato dall'ammiraglio turco non nasconde il fatto che le mire ottomane presentano contestualmente elementi strategici e ideologici: tenere lontani i Portoghesi dal Mar Rosso, infatti, significa rendere irrealizzabile il loro sogno di monopolizzare il commercio delle spezie[44] e, nello stesso tempo, rendere sicure per l'adempimento del *hajj* le vie marittime che conducono a La Mecca.

Da parte portoghese, Lopo Soares d'Albergaria, il successore del grande governatore dell'*Estado da Índia*, Afonso Albuquerque (1509-15), fu il personaggio che per primo rivelò al mondo musulmano come La Mecca potesse essere insidiata via mare dai Portoghesi. Costui, in realtà, non si dimostrò all'altezza del suo illustre predecessore. Cercò di imporsi nell'area del Mar Arabico attaccando 'Aden e la città di Gedda, obiettivi questi falliti persino da Albuquerque. Nel 1516 Lopo Soares si mise personalmente al comando di una flotta dotata di quarantatre imbarcazioni, ma l'impresa si rivelò subito al di sopra delle capacità della forze in campo[45].

L'ammiraglio ottomano Selmân Re'îs, inviato da Istanbul con il compito di sostenere le azioni mamelucche in difesa dei *haramayn*, ricostruisce gli avvenimenti in un rapporto conservato al Topkapı:

... i maledetti miscredenti (*kâfir-i melâ'in*) giunsero con trenta imbarcazioni il 21 del mese di *rabî' al-awwal* e gettarono l'ancora nel porto di Gedda. La flotta era costituita da sei galee (*kadırga*), due caicchi (*qayıq*), e il resto da *bârça*. Il giorno in cui giunsero bruciarono quattro imbarcazioni nel porto. Una era un *Sâhî*, un'altra era quella di Yûsuf Türkî, un'al-

43. Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, edizione a cura di H. Alpagut, - F. Kurtoğlu, TTK, Istanbul s.d., 2 voll.

44. Da un punto di vista strettamente geostrategico, il dominio del Mar Rosso, unito a quello delle isole di Socotra, Malacca e dei territori indiani, oltre alla presenza nel Golfo Persico, risulta *conditio sine qua non* per la realizzazione dell'espansione geopolitica del Portogallo.

45. D. de Góis, *Opúscolos históricos*, Civilização, Porto 1945, p. IV, cap. XII; Zayn al-Dîn al-Malabârî (*faqîh shaykh*) *tuhfa al-mujâhidîn fî ba'd ahwâl al-purtukâliyyîn*, s.l., s.d., p. 21; A. Corsali, *Due lettere dall'India di Andrea Corsali*, in G. B. Ramusio, *Navigazioni e viaggi*, Millenni, Einaudi, Torino 1979, vol..I, pp. 3-73; J. L. Bacqué-Grammont - A. Kroell, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge. L'affaire de Djedda en 1517*, Supplément aux "Annales Islamologiques", cahier 12, Il Cairo 1988, pp.32-40

tra il galeone (*qalyôn*) di Hüseyin Bey e, infine, un *khamsîn* che era stato preso in prossimità di 'Aden. Essi sostarono nel porto per quattro giorni. Per buona sorte del Sovrano, non abbiamo commesso delle inadempienze nel [compimento del] nostro dovere e ci siamo impegnati in mille modi, giacché ci è stato possibile: anima e corpo. Non abbiamo consentito che i Portoghesi facessero ingresso nel porto: abbiamo sparato dei colpi di cannone, non abbiamo permesso che facessero le loro manovre, li abbiamo messi in fuga, scacciandoli così dal porto[46].

In virtù del pericolo reale che i *haramayn* stavano correndo sotto l'amministrazione deficitaria dei Mamelucchi, gli Ottomani, principale potenza marinara musulmana dell'epoca, sembravano gli ideali successori come Servitori dei *haramayn* e come guida del mondo musulmano intero.

Sebbene i documenti conosciuti non lo affermino chiaramente, non ci sembra improbabile che gli Ottomani fossero ben consci di poter sfruttare queste debolezze mamelucche per imporsi come i *gazi* assoluti del mondo musulmano, i Servitori dei due Luoghi Santi: la massima potenza islamica del mondo.

Era noto, inoltre, che i Portoghesi possedevano informazioni precise sullo stato delle forze presenti a Gedda. Le cronache e i documenti portoghesi, infatti, testimoniano della ricchezza di informazioni possedute dalla corona portoghese. Un chiaro esempio è tratto dall'opera "Ásia" di João de Barros:

Generalmente i mori chiamano questo mare (il Mar Rosso, N.d.A.) *Bahár Corzum*, termine che significa "mare chiuso", anche se questo, più precisamente, è il nome che essi danno al Mar Caspio in quanto non dotato di ingresso alcuno. Altri lo chiamano Mar de La Mecca perché è lì che si trova l'abominevole.
Tutti si stupiscono quando sentono che noi lo chiamiamo Mar Rosso[47].

Gli Ottomani seppero trarre vantaggio anche dal *jihâd* condotto contro i Portoghesi nell'ambito della loro funzione di *khâdim al-haramayn*. Pur non riuscendo a sostenere nel tempo la loro espansione verso l'Oceano indiano, gli Ottomani riuscirono a difendere i *haramayn* da attacchi via mare. Il Mar Rosso divenne un lago ottomano, al contrario del Golfo persico, diviso tra Safavidi, tribù beduine arabe, Ottomani e Portoghesi.

46. Bacqué-Grammont - Kroell, *op. cit.*, pp. 37-38; S. Tekindağ, *Süveyš'de Türkler ve Selman Reis'in Arızası*, in "Belgelerle Türk Dergisi", 9 (1968), pp. 77-80; M. Y. Muğul, *Portekizler Kızıldeniz Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin. Yerlesmesi Hakkında Bir Vesika*, in "Bergeler", II-2/3 (1967), pp. 37-48.

47. J. de Barros, *Ásia. Dos feitos que os Portugueses fizeram no descobrimento e na conquista dos mares e terras do Oriente*, Imprensa Nacional (IN)- Casa da Moeda (CM), Lisboa (Vol. II, *fac-simile* dell'edizione di Coimbra 1932, Lisboa 1974), p. 358.

Suraiya Faroqhy, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London, 1994 (pag. senza numerazione)

Andrew C. Hess, *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in "The American Historical Review", Vol. 75, No. 7. (Dec., 1970), p. 1913

Riferimenti bibliografici

Abu Manneh Butrus, *Sultan Abdulhamit II and the Sharifs of Mecca (1880-1900)*, in "Asian and African Studies", 9 (1973), pp. 1-21.

Akgündüz Ahmet, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri*, I, Istanbul 1990.

Akgündüz Ahmet, *Osmanlı Padi‡ahları neden hacca gitmemi‡lerdir? Genç Osman'ın öldürülmesinde hacca gitmek istemesinin rolü var mıdırı*, in "Projeyi Hazırlayan ılim Heyeti".

Armafian A. Latif, *XVIII. Yüzyılda Hac Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)*, in "Osmanlı Ara‡tırmaları", XX (2001), pp. 73-1 18.

Bakhit Muhammad Adnan, *The Ottoman Province of Damascus in the Sixteenth Century*, Librairie du Liban, Beirut 1982.

Bacqué-Grammont Jean-Louis, *The Eastern Policy of Suleyman the Magnificent 1520-1533*, in Halil Inalcık - Cemal Kafadar (ed. by), *Suleyman the Second and His Time*, Isis Press, Istanbul 1993, pp. 219-228.

Bacqué-Grammont Jean-Louis, *Les Ottomans, les Safavides et leurs voisins: contribution à l'histoire des relations internationales dans l'Orient islamique de 1514 à 1524*, Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, Leiden 1987.

Bacqué-Grammont Jean-Louis – Kroell Anne, *Mamlouks, Ottomans et Portugais en mer Rouge. L'aEURaire de Djedda en 1517*, Institut français d'archéologie orientale du Caire, Le Caire 1988.

Barbir Karl, *Ottoman Rule in Damascus*, Princeton University Press, Princeton 1980.

Barkan, Ömer Lütfi, *Türkiye'de Imparatorluk Devirlerinin Büyük Nüfus ve Arazı Tahrirleri ve Hâkana Mahsus Istatistik Defterleri*, Istanbul Üniversitesi, Iktisat Fakültesi Mecmuası 2 (1941), pp. 1-40, 20-38, 214-28, 242-7.

Bilge Mustafa, *Arabia in the Work of Awliya' Chelebi*, in Ansary, A. R. al. (ed. by), "Sources for the History of Arabia", Vol. I-2, University of Riyadh Press, Riyadh 1979, pp. 213-227.

Bombaci Alessio – Shaw Stanford J., *L'Impero ottomano*, Utet, Torino 1980.

Carretto, Giacomo E., *Cem Sultan a Roma / Cem Sultanın Roma sehrindeki günleri*, in "Erdem", vol. 12, n. 35, Ankara 2002, pp. 419-482.

Çetin, Altan, *Başbakanlık Arşivi Kılavuzu*, Istanbul 1979.

Dankoff Robert, *The Intimate Life of an Ottoman Statesman: Melek Ahmed Pasha (1588-1662), as portrayed in Evliya Çelebi's Book of Travels (Seyahat-name)*, State University of New York Press, N.Y. 1991.

Dankoff Robert, *Guide to the Seyahat-name of Evliya Çelebi*, in "Materialien zu Evliya Çelebi II. Beihefte zum Tübinger Atlas des Vorderen Orients" B 90/2, Wiesbaden 1992.

Dankoff Robert – Elsie Robert, *Evliya Çelebi in Albania and Adjacent Regions (Kosovo, Montenegro, Ohrid)*, E.J. Brill, Leiden 2000.

Evliya Çelebi, *Seyahatname*, Vol. 9, Istanbul 1935.

Faroqhy Suraiya, *Pilgrims and Sultans*, Tauris Press, London, 1994.

Findley Carter Vaughn, *A Muslim's pilgrim progress: Dede Ibrahim Halil on the hajj 1898*, in Bosworth, Charles E. et al. (ed. by), "The Islamic World from the Classical to Modern Times: Essays in Honour of Bernard Lewis", Darwin Press, Princeton 1989, pp. 479-512.

Hulûsi Yavuz., *Kâbe ve Haremeyn için Yemen'de Osmanli hâkimiyeti (1517-1571)*, Istanbul 1984.

Hulûsi Yavuz, *Yemen'de Osmanli I'Dâresi' ve Rumûzî Târi'hi, (923-1012 / 1517-1604)*, 2 cilt, TTK, Ankara 2003.

Hess A.C., *The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*, in "The American Historical Review", Vol. 75, 7. (1970), pp. 1892-1919.

Hütteroth W.D., *The Pattern of Settlement in Palestine in the Sixteenth Century. Geographical Research on Turkish Defter-i Mufassal*, in M. Macoz – Yad Izhak Ben-Zvi (ed by), "Studies on Palestine During the Ottoman Period", The Magnes Press, The Hebrew University Institute of Asian and African Studies, Jerusalem: 1977, pp. 3-10.

Ibn Iyas, *Journal d'un bourgeois du Caire. Chronique d'Ibn Iyas*, ediz. a cura di Gaston Wiet, S.E.V.P.E.N., Paris, Vol. I (1955), Vol. II (1960).

Jomier Jacques, *Le mahmal et la carovane egyptienne des pèlerins de la Mecque (XIIIeXXe siècles)*, Institut Française de Archéologie Orientale, Publication XX, Le Caire 1953..

Landau Jacob M., *The Hejaz Railway and the Muslim Pilgrimage*, Wayne State University, Detroit 1971

Lesure Michel, *Un document ottoman de 1525 sur l'Inde portugaise et les pays de la mer Rouge*, in "Mare Luso-Indicum", III, Paris 1976, pp. 137-160.

Lewis Bernard, *Sources for the Economic History of the Middle East*, in Michael A. Cook (ed. by), "Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day", Oxford University Press, London 1970.

Lewis Bernard, *Studies in the Ottoman Archives--I*, in "Bulletin of the School of Oriental and African Studies", (1954) 16, pp. 469-501.

Lewis Bernard, *Notes and Documents from the Turkish Archives*, in "Oriental Notes and Studies", 3 (1953), pp. 1-52.

Lewis Bernard, *The Ottoman Archives as a Source for the History of the Arab Lands*, Journal of the Royal Asiatic Society 3-4 (1951), pp. 139-55.

Melville Charles, *The Pilgrimage to Mashhad in 1601*, in Charles Melville (ed. by), Safavid Persia, I.B. Tauris, London-N.Y. 1996.

Orhonlu Cengis, *Osmanlı Imparatorluğu'nun Güney Siyaseti. Habeš Eyaleti*, Istanbul, TTK, Ankara 1974.

Özbaran Salih, *The Ottoman Response to European Expansion: Studies on the Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands during the 16th Century*, Isis, Istanbul 1994.

Özbaran Salih, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Yayına Hazırlaya, Istanbul 2004.

Tuchscherer Michel, *A propos de l'assemblage de trois navires ottomans dans l'arsenal de Suez (1762-1767)*, in "Méditerranée mer ouverte", t. 1, Malte, 1997, pp. 323-334.

Tuchscherer Michel, *La flotte impériale de Suez de 1964 à 1719*, in "Turcica", vol. 29 (1997), p. 47-69.

Tuchscherer Michel, *Le Hadramawt de l'arrivée des Portugais (début du XVIe siècle) au retrait des Britanniques*,in "Saba", 3-4 (1997), pp. 61-63.

LE MILLE E UNA STRADA
Viaggiare pellegrini nel mondo musulmano

Il viaggio ha contribuito alla creazione delle fondamenta della civiltà e della religione dell'Islam. Viaggio è soprattutto il *hajj*, il pellegrinaggio a La Mecca, uno dei cinque *arkân* (pilastri) della fede prescritti dal Corano, che muove milioni di persone verso un'unica meta.

Recarsi in pellegrinaggio ad un luogo santo è un rito antico che esiste in tutte le religioni monoteistiche, a cominciare dall'Ebraismo. Nell'Islam, però, assurge a obbligo di fede che deve essere compiuto almeno una volta nella vita, in un preciso periodo dell'anno, con rituali ed atti prefissati ed immutabili da secoli.

Le mille e una strada vuole essere un percorso nello spazio, dall'estremo occidente al più lontano oriente, e nel tempo, dalle lente carovane ai più moderni mezzi di trasporto, che inesorabilmente conduce ieri come oggi al Centro della fede, alla Casa di tutti i musulmani.

Un percorso compiuto seguendo le orme lasciate dai pellegrini nella polvere dei deserti, sulla scia delle navi, nella confusione dei mercati, nelle preghiere del rito, nelle parole scritte nei diari di viaggio, *perché Egli è Colui che vi fa andare per terra e per mare*. (Corano X, 22)

Annamaria Baldussi, insegna Storia e Istituzioni dell'Asia sudorientale nella Facoltà di Scienze Politiche di Cagliari.

Patrizia Manduchi, è ricercatrice confermata in Storia e istituzioni del mondo musulmano presso la Facoltà di Scienze Politiche di Cagliari, Dipartimento Storico Politico Internazionale dell'età moderna e contemporanea.

Nicola Melis, è assegnista di ricerca presso il Dipartimento Storico Politico Internazionale dell'età moderna e contemporanea dell'Università di Cagliari.

ISBN 88-464-6327-7

€ 20,00 (U)

9 "788846"463272"